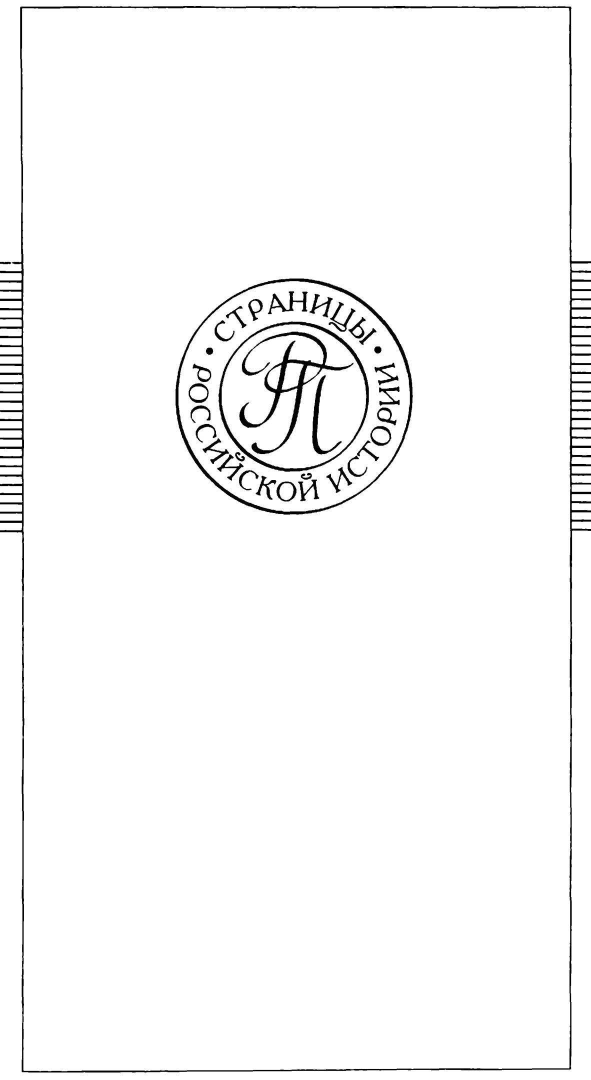
Н.Е.Аблова

КВЖД и российская эмиграция в Китае

Международные и политические аспекты истории (первая половина XX века)

РУССКАЯ ПАНОРАМА



· МОСКВА · 2005 ·

СЕРИЯ «СТРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ»



СЕРИЯ ОСНОВАНА В 1998 Г.

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК • ИНСТИТУТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Н.Е. Аблова

КВЖД

И РОССИЙСКАЯ ЭМИГРАЦИЯ В КИТАЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИСТОРИИ

(первая половина XX в.)



Москва • РУССКАЯ ПАНОРАМА • 2005

ББК 63.3(255)521-631
А15

Серия «Страницы российской истории»

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «КУЛЬТУРА РОССИИ»
(подпрограмма «Поддержка полиграфии и книгоиздания России»)

Аблова Н.Е.

А15 **КВЖД и российская эмиграция в Китае:** международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. – 432 с., 36 илл., 297 библ. – (Страницы российской истории).

ISBN 5-93165-119-5, тираж 1500 экз.

В монографии исследуется история российской послеоктябрьской эмиграции в Китае в системе международных отношений на Дальнем Востоке. Хронологически рамки исследования охватывают первую половину XX века – от возникновения русской колонии в Маньчжурии в конце XIX – нач. XX вв. как результата строительства КВЖД и до окончательного исхода русской эмиграции из КНР на рубеже 1950–60 гг. после передачи дороги советской стороной Пекину. Строительство и функционирование дороги в начале прошлого века привело к появлению своеобразного «государства в государстве» – так называемой полосы отчуждения КВЖД, оазиса русской жизни на китайской земле. Именно существование здесь многотысячной колонии, живущей во всех отношениях «по-русски», явилось главной причиной того, что Маньчжурия стала одним из основных мест российского послеоктябрьского рассеяния. Исследованы основные этапы истории русского дальневосточного зарубежья от начала до конца существования этого явления, уделено особое внимание деятельности политических и военных организаций белой эмиграции в Китае.

Отдельные главы посвящены строительству Харбина и жизни российской колонии в Маньчжурии до 1917 г., драматическим событиям 1917 г. и гражданской войны в полосе отчуждения, истории русской общины в Шанхае.

ББК 63.3(255)521-631

На фронтисписе: фрагмент советской карты Дальнего Востока 30-х гг.

ISBN 5-93165-119-5

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД, с 1945 г. КЧЖД) играла весьма заметную роль в международных отношениях на Дальнем Востоке на протяжении всей первой половины XX в., что было обусловлено ее важным экономическим, политическим и военно-стратегическим значением в регионе. Она являлась объектом постоянного и пристального внимания развитых капиталистических стран, активных участников раздела Китая на «сферы влияния» (Великобритании и США, меньше – Франции и Германии), спорным пунктом в отношениях России, и, затем, СССР с Японией и Китаем. Во всех значительных международных соглашениях по Дальнему Востоку с начала XX в. до 1952 г. так или иначе возникал вопрос о владении и управлении КВЖД, определении ее правового статуса. Наиболее важную роль в международных отношениях в регионе КВЖД играла в межвоенный период, точнее, в 1918–1935 гг. В это время дорога была объектом, с одной стороны, острейших споров между Советской Россией, позже СССР, и Китаем, а затем и Японией; с другой – причиной серьезных столкновений интересов европейских стран, США и Японии как с Китаем, так и СССР. Китайские ученые Сюэ Сяньтянь и Луань Цзинхэ подчеркивают, что с начала XX в. КВЖД была важным фактором, стимулировавшим развитие межгосударственных отношений и «вплоть до сегодняшнего дня остается важнейшим связующим звеном в китайско-российских экономических и культурных контактах»[1].

История российской белой эмиграции в Китае, являющейся составной частью российского послеоктябрьского зарубежья, была теснейшим образом связана с существованием и функционированием КВЖД. Возникновение российской колонии в Маньчжурии на рубеже XIX–XX вв. было обусловлено воплощением в жизнь этого грандиозного железнодорожного проекта. Само существование и деятельность КВЖД стали одной из главных причин массового притока в Маньчжурию беженцев из Советской

России и возникновения здесь многотысячной колонии русских эмигрантов. Жизнь этой колонии в Северо-Восточном Китае представляла собой своеобразный феномен в Российском зарубежье в целом: русское население полосы отчуждения КВЖД бережно сохраняло и даже культивировало традиции жизни и быта дореволюционной России. Существование КВЖД позволило белой эмиграции на Дальнем Востоке создать, несмотря на сопротивление китайских и советских властей, свой обособленный уклад жизни – с русской прессой и школой, культурной и научной жизнью, влиятельной православной церковью, активной деловой деятельностью. До середины 30-х годов XX в. полоса отчуждения во многом была как бы чудом сохранившимся «островком» Российской империи. Очень скоро проблема «белых русских»* в Китае стала занимать существенное место как в советско-китайских и советско-японских отношениях, так и в международных отношениях в целом. Таким образом, как КВЖД, так и российская эмиграция в Китае были объектами международных отношений на Дальнем Востоке на протяжении длительного времени: КВЖД – с возникновения на рубеже XIX–XX вв. и до конца 1952 г., белая эмиграция – с конца гражданской войны на Дальнем Востоке и до рубежа 1950–1960-х годов, окончательного исхода русских из Китая. Поэтому представляется целесообразным комплексное изучение роли КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке и истории белой эмиграции в Китае, так как по сути – это взаимосвязанные и взаимообусловленные проблемы.

Историография международных отношений на Дальнем Востоке обширна и многопланова. Изучение этой проблемы началось еще в 20–30-е годы XX в., прежде всего исследованиями Б.А.Романова. В его монографии, вышедшей в 1928 г., рассматривалась политика России в Маньчжурии в конце XIX – начале XX вв. На большом архивном материале автор проанализировал такие не изученные в то время вопросы, как история русско-китайского до-

* Так именовались русские эмигранты в официальных советских, китайских и японских документах 1920–1930-х гг., а также в разговорной речи тех лет. Это выражение широко используется в современной китайской историографии (см.: *Ван Чжичэн*. Шанхай э цяоминь ши. – Шанхай, 1993).

говора 1896 г., русско-китайские переговоры о строительстве КВЖД, русско-английские переговоры 1898–1899 гг. о «сферах интересов» в Китае и т. п. Как и свойственно советской историографии того времени, политика России на Дальнем Востоке рассматривалась автором достаточно односторонне, подчеркивался агрессивный и империалистический характер политики царизма на Дальнем Востоке, анализу действий Японии, Англии и США в регионе уделено значительно меньше внимания[2]. В более широких хронологических рамках был написан труд В.Аварина «Империализм в Маньчжурии»[3]: если Б.А.Романов показал главным образом экспансию русского царизма в Маньчжурии за сравнительно небольшой период, то В.Аварин рассматривал там политику всех великих держав в конце XIX – первой трети XX вв. Автор, анализируя причины советско-китайского конфликта 1929 г., указывает, что «вопросы, связанные с КВЖД, получили широкое значение, далеко выходящее за пределы Дальнего Востока»[4]. Большим достоинством работы является обширная источниковая база, особенно ценно использование автором маньчжурской, китайской, японской и американской периодики 1920 – начала 1930-х гг. Анализ отношений Японии, США и Англии в Китае делается автором в традиционной для того периода манере – как «борьбы перезрелого загнивающего капитализма»; русская эмиграция в Китае характеризуется только отрицательно[5]. Справедливости ради надо сказать, что, когда дело касается изучения англо-американских противоречий, экономической политики Японии в Маньчжурии, японо-китайских отношений в целом, то многие выводы автора, несмотря на определенную тенденциозность книги в целом, сохраняют научное значение и сегодня[6].

Надо отметить, что для советской историографии периода с середины 1930-х до середины 1950-х гг. характерно почти полное отсутствие глубоких исследований международных отношений на Дальнем Востоке в межвоенные годы (1918–1939), хотя работы по предыдущему периоду – до начала первой мировой войны – имеются[7]. Исключение, пожалуй, составляет только основательная работа «Международные отношения на Дальнем Востоке» (1870–1945 гг.)»[8].Основная задача авторов сводилась к созданию труда по истории всего комплекса международных отношений на Дальнем Востоке на протяжении длительного периода, поэтому проблема КВЖД в работе почти не затрагивалась, а история белой эмиграции не рассматривалась вовсе.

В середине 1950-х – начале 1960-х гг. в советской историографии начался новый, весьма плодотворный этап в изучении истории международных отношений на Дальнем Востоке в новое и новейшее время. В фундаментальном труде Б.А.Романова, вышедшем в 1955 г., уже подробно анализировалась не только политика России на Дальнем Востоке, но и действия японского правительства в регионе в конце XIX – начале XX вв., освещалась поддержка Японии английской и американской дипломатией и последующий поворот США к посредничеству между воюющими державами. Дальневосточное направление внешней политики Петербурга было рассмотрено автором в связи с главным узлом международных противоречий того времени – нарастанием англо-германского противостояния[9]. В эти годы появились и другие интересные работы по данной проблематике[10]

На протяжении 1960–1980-х гг. советскими учеными были созданы фундаментальные труды по общим вопросам[11], в которых подробно анализируются тенденции развития международных отношений в регионе, освещается национально-освободительное движение в странах Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, большое внимание уделяется внешнеполитической деятельности СССР, Японии, КНР и других стран, эволюции позиций ведущих держав по важнейшим направлениям мировой политики.

Несомненный интерес для изучения истории КВЖД как объекта международных отношений представляют специальные работы, посвященные различным аспектам советско-китайских отношений, прежде всего, в 20–30-е гг. XX в. Они помогают воссоздать историческую канву происходивших событий, проследить позицию советского государства, пекинского правительства Китайской Республики, а, затем, и гоминьдановского руководства и местных властей по вопросу владения КВЖД. Так, содержательная работа А.Н.Хейфеца посвящена истории заключения первых договоров РСФСР со странами Азии в 1921–1927 гг., при этом дипломатическая подготовка советско-китайского соглашения 1924 г. и противодействие этому процессу западных держав рассмотрены всесторонне[12]. Работа Р.А.Мировицкой посвящена советско-китайским отношениям в 1920–1930-е гг., причем основное внимание автор уделяет изучению эволюции внешнеполитических приоритетов руководства Гоминьдана в 1926–1931 гг. Р.А.Мировицкая делает вывод о том, что после прихода Чан Кайши к власти, враждебность к СССР стала одним из «важней-

ших внешне- и внутриполитических приемов гоминьдановского руководства для урегулирования разного рода проблем внутреннего и внешнего характера»[13]. Именно поэтому советскому правительству с таким трудом, и далеко не всегда, удавалось добиваться выполнения статей советско-китайского соглашения 1924 г. Для более полного понимания сложнейших внутриполитических процессов, происходивших в Китае в 20-е гг. XX в. и служивших почвой для усиления международного соперничества в регионе, важны работы Г.С.Каретиной, в которых на основе обширной источниковой базы анализируются эволюция системы китайского милитаризма в 20–30-е гг. XX в. и, в частности, деятельность одного из главных милитаристов – правителя Маньчжурии Чжан Цзолиня. Правда, автор почти не касается проблемы КВЖД, но уделяет определенное внимание связям маршала с белыми русскими, возникшими еще в годы гражданской войны в России[14]. Коллективная монография «История Северо-Восточного Китая», созданная группой дальневосточных ученых, также полезна при изучении ситуации в Маньчжурии в 20–30-е гг. XX в., поскольку внутренние проблемы Трех Восточных Провинций (ТВП), наряду с международными факторами, создавали серьезные помехи в выполнении статей соглашений 1924 г.[15]

Книга А.М.Дубинского освещает основные этапы советско-китайских отношений в годы японо-китайской войны 1937–1945 гг.[16] Большое значение для понимания сложности и остроты противоречий СССР и США, союзников по антигитлеровской коалиции, в Китае в 1942–1954 гг. имеет глубокое исследование А.М.Ледовского[17].

Советско-китайские отношения после Второй мировой войны подробно исследованы в монографиях О.Б.Борисова и Б.Т.Колоскова[18], М.И.Сладковского[19], М.С.Капицы, Ю.М.Галеновича, А.М.Ледовского[20]. Двусторонние межгосударственные отношения на Дальнем Востоке стали предметом специального изучения в трудах С.Л.Тихвинского, М.И.Сладковского, В.Б.Воронцова, А.А.Кошкина и др.[21]

Однако во всех названных исследованиях проблема КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке или не рассматривалась вовсе, или затрагивалась попутно и вскользь. В советской историографии можно назвать только две работы, серьезно рассматривающие этот сюжет. В монографии Е.И.Поповой КВЖД исследуется как объект международных отношений в

1918–1922 гг.[22] Опираясь на широкую документальную основу, прежде всего на материалы госдепартамента США, автор проанализировала борьбу США и Японии за КВЖД в годы гражданской войны в России, деятельность и крах Межсоюзного комитета, решения Вашингтонской конференции, доказала несбыточность планов «интернационализации» КВЖД - из-за острой борьбы ведущих стран мира за обладание дорогой. Большое значение для разработки данной темы бесспорно имеет монография М.И.Сладковского «История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974)». Работа написана на богатейшей документальной основе, с привлечением материалов советских архивов и китайских источников. Однако автор этого серьезного труда видит основную цель в изучении экономических связей СССР и Китая, поэтому вопрос КВЖД в советско-китайских отношениях рассматривается с этой точки зрения, а международному аспекту внимание уделено только в пределах необходимого[23].

В последний раз КВЖД играла важную роль в международных отношениях на Дальнем Востоке в 1945–1952 гг. Специальных исследований этой проблемы в указанные годы в советской и российской историографии нет, но в работах А.М.Ледовского[24] и А.В.Меликсетова[25] даны общие характеристики советской, американской и китайской позиций в отношении КВЖД.

В современной российской историографии (90-е гг. XX в. – начало XXI в.) продолжилось изучение как истории международных отношений на Дальнем Востоке в новое и новейшее время, так и истории советско-китайских отношений в 20–50-е гг. XX в. Российские историки по-прежнему уделяли внимание изучению различных аспектов региональных отношений и истории стран Дальнего Востока на протяжении первой половины XX в.[26] В исследованиях Г.Н.Песковой[27] и А.И.Картуновой[28] на основе материалов Архива внешней политики МИД Российской Федерации показана эволюция советско-китайских отношений в 1920-е гг., дана оценка позиции Москвы по вопросу владения КВЖД, проанализированы точки зрения Г.В.Чичерина и Л.М.Карахана. М.Крюков уделяет внимание «странным эпизодам» в истории становления советско-китайских отношений, получившим неоднозначную оценку как в отечественной, так и зарубежной историографии: миссии Чжан Сылиня в Москву в 1920 г., обращениям правительства РСФСР к народу Китая 1919–1920 гг.[29] Анализируя архивный текст «Обращения Правительства РСФСР

к китайскому народу и Правительствам Южного и Северного Китая» от 25 июля 1919 г., автор приходит к выводу, что абзац документа, содержавший пункт о безвозмездной передаче КВЖД Китаю, позднее был изъят - «когда во внешнеполитическом курсе Советской России постепенно возобладали собственно государственные интересы, а идея вселенской щедрости во имя грядущей мировой революции оказалась похороненной»[30].

В последние годы вышли работы, авторы которых исследуют историю и значение подписания Договора о ненападении между Советским Союзом и Китайской Республикой от 21 августа 1937 г. Ю.М.Галенович, А.М.Ледовский, Р.А.Мировицкая единодушны во мнении, что это соглашение было инструментом мира и положило начало созданию союза государств, победившего во Второй мировой войне[31]. Изучению советской политики в Китае в годы Тихоокеанской войны посвящено исследование Р.А.Мировицкой[32].

Некоторые российские ученые, в прошлом крупные советские дипломаты С.Л.Тихвинский, А.М.Ледовский, О.Б.Рахманин, Ю.М.Галенович в своих публикациях вводят в научный оборот важные документальные материалы по истории советско-китайских отношений конца 1940-х - начала 1950-х гг. (например, записка А.И.Микояна о поездке в Китай в январе-феврале 1949 г., документы о визите делегации КПК в Москву в июне-августе 1949 г., стенограммы переговоров И.В.Сталина и Мао Цзэдуна в декабре 1949 - феврале 1950 гг. и т. п.)[33]. Особую ценность этим работам придает то, что их авторы были непосредственными свидетелями и даже участниками изучаемых событий, поэтому для них характерно сочетание глубокого научного анализа и личных впечатлений очевидцев грандиозных перемен в жизни Китая[34].

В российской историографии последних лет частично рассматривалась и проблема КВЖД как объекта международных отношений[35]. Так, И.Т.Мороз, анализируя ситуацию в Северо-Восточном Китае в связи с восстанием ихэтуаней, указывает, что из-за разрушения восставшими значительной части строящейся КВЖД, Россия ввела в Маньчжурию крупный военный контингент[36], что, в итоге, привело к осложнениям в отношениях между Петербургом и Токио накануне русско-японской войны 1904-1905 гг. В работе А.Д.Воскресенского рассмотрена эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе в 1900-1920-е гг., в том числе и решения Вашингтоской конфе-

ренции 1921-1922 гг. по КВЖД. Автор справедливо подчеркивает, что американская идея «интернационализации» КВЖД вызвала решительные протесты РСФСР и Китая, в результате чего, а также из-за разногласий участников конференции, была принята резолюция о необходимости возвращения КВЖД России как законному владельцу и о недопустимости присвоения прав собственности на дорогу каким-либо другим государством (подразумевались Китай и Япония)[37]. Интересные сведения о борьбе за обладание КВЖД между Советской Россией, Китаем, Японией, западными странами приводит В.Н.Усов, при этом особое внимание автор уделяет деятельности в Маньчжурии различных советских спецслужб[38].

Важное значение для изучения проблемы КВЖД в русско-китайских и советско-китайских отношениях на всем ее протяжении имеет обстоятельная работа Ю.М.Галеновича «Россия - Китай: шесть договоров», в которой автор последовательно проводит мысль, что советско-китайские договоры 1924, 1937, 1945 и 1950 гг. «отражали насущную необходимость, общее стремление обеих наций к вступлению в союз с целью обеспечить свои, прежде всего, национальные интересы»[39]. Особую ценность книге придают опубликованные автором документальные приложения: тексты шести российско-китайских и советско-китайских договоров (1896-2001 гг.), а также подробный анализ и научная критика китайской историографии проблемы[40].

Подводя итог краткому обзору советской и российской историографии международных отношений на Дальнем Востоке в первой половине XX в., в целом необходимо отметить глубокие традиции преемственности русской китаеведческой школы: высокий уровень профессионализма исследований советского периода сохранился и продолжился в глубоких и оригинальных публикациях новейшей российской историографии.

Всестороннее научное изучение истории Русского зарубежья началось сравнительно недавно, хотя отдельные ее аспекты стали широко обсуждаться в советской и эмигрантской периодике сразу после окончания гражданской войны. Советских авторов 1920-30-х гг. объединяло полное неприятие Белого движения в целом, крайне негативное отношение как к лидерам эмиграции, так и рядовым эмигрантам; характеристика всей эмиграции как сплошь антисоветской и активно борющейся против СССР. Так, русские эмигранты в Маньчжурии в работах этих лет именовались не

иначе как «харбинские белобандиты» и «агенты империализма»[41], хотя ярыми антикоммунистами, действительно боровшимися с оружием в руках против советской власти на КВЖД и в приграничных районах СССР, были далеко не все белые русские в полосе отчуждения. Следующий этап в изучении Белого движения и белой эмиграции в советской историографии продолжался со второй половины 1950-х до середины 1980-х гг. В эти годы ряд крупных советских историков, и прежде всего, Д.Л.Голинков и Л.К.Шкаренков, на основе советских архивов и эмигрантских публикаций изложили свое видение проблемы[42]. Они изучали Белое движение и Русское зарубежье с жестких идеологических позиций, их анализу подвергался узкий круг вопросов: враждебная СССР деятельность эмигрантских военных и политических организаций; различные политические течения в эмиграции (сменовеховство, младороссы и т. п.); реэмиграция в СССР. Справедливости ради надо отметить, что советские ученые не обходили молчанием такие героические страницы истории эмиграции как участие русских в движении Сопротивления в европейских странах, помощь советскому народу в годы Великой Отечественной войны[43]. Однако трудов, всесторонне освещающих историю послеоктябрьской эмиграции России, показывающих всю глубину трагедии Русского зарубежья, сложнейшие процессы адаптации, социализации и стремления к национальному самосохранению в чуждой среде, в то время так и не появилось.

На рубеже 1980–1990-х гг. начался качественно новый этап в изучении Российского зарубежья, для которого характерна попытка объективного анализа истории белой эмиграции на основе вводимых в научный оборот недоступных ранее архивных материалов. Первой попыткой непредвзятого рассказа о русской эмиграции» стала книга В Костикова «Не будем проклинать изгнанье...»[44]. Сам автор, видимо не претендуя на научную значимость работы, отнес ее к жанру художественной публицистики. На протяжении 1990-х гг. российские историки создали ряд серьезных исследований, посвященных отдельным аспектам истории российской эмиграции: деятельности русских эмигрантов-историков[45], белой эмиграции в Чехословакии[46], русской литературе в изгнании[47], историографии проблемы[48] и т. д.

В эти же годы появились и первые серьезные труды по истории российской эмигрантской колонии в Маньчжурии. Прежде всего, это относится к работам Г.В.Мелихова. Личные впечатле-

ния автора, родившегося в 1930 г. в Харбине и прожившего 25 лет в Северо-Восточном Китае, воспоминания его родных сочетаются в них с анализом профессионала-исследователя. Все это позволило ученому создать глубокие и интересные труды, во многом поясняющие, почему Харбин стал одним из 4 центров российского послеоктябрьского рассеяния[49]. Жанр двух книг – «Маньчжурия далекая и близкая» и «Белый Харбин. Середина 20-х» – сам автор определяет как «жанр безыскусных воспоминаний, живых зарисовок из общественной, театральной, музыкальной и литературной жизни – и не только Харбина, но и линий КВЖД, разных «мелочей», даже шуток – т.е. того, что обычно не входит в строго научную работу»[50]. При этом автор ставит и решает важную научную задачу: изучая уникальный опыт совместного проживания в течение десятков лет в Маньчжурии представителей 35 народов и национальностей бывшей Российской империи, Г.В.Мелихов убедительно доказывает, что «многонациональный Харбин потому и называют "русским", что объединяющим все национальности и национальные культуры были здесь русский язык и русская культура»[51].

В конце XX – начале XXI вв. в российской историографии белой эмиграции в Китае четко обозначилась тенденция к более углубленному изучению отдельных аспектов истории дальневосточной ветви Русского зарубежья. Так, появились работы по проблемам адаптации и социализации российских эмигрантов[52]. Ученые исследуют деятельность различных объединений эмигрантов на Дальнем Востоке: национальные общины и землячества[53]; общеэмигрантские, военные, политические, благотворительные объединения в эмигрантский период[54]; историю колоний русских беженцев в Пекине[55]; в Шанхае[56],Тяньцзине[57].

Внимание российских историков привлекали и отдельные сюжеты из истории белых русских в Китае. Так, деятельность Русской фашистской партии в Маньчжурии была предметом изучения в работах Ю.Мельникова, С.Лазаревой, С.Онегиной[58]. В эти годы продолжилось изучение истории русской Православной церкви на Дальнем Востоке[59]. Среди данных исследований особо следует выделить работы А.С.Ипатовой, написанные на широкой источниковой основе, сочетающие глубокий научный анализ и прекрасное литературное изложение[60]. Уже предприняты попытки выявления особенностей дальневосточной ветви Российского зарубежья[61].

Большой вклад в изучение истории русской диаспоры в Маньчжурии внесла Е.П.Таскина, как и Г.В.Мелихов, родившаяся в Харбине, где окончила гимназию и колледж Христианского союза молодых людей. Вернувшись в 1954 г. в СССР, она стала специализироваться по истории культуры и науки Русского зарубежья, а также явилась составителем, автором и комментатором трех прекрасных документальных сборников по истории «русского Харбина»[62].

В последние годы появился ряд интересных работ по истории русской культуры и науки в Китае. На большом фактическом материале авторы этих исследований убедительно доказывают присущее эмигрантской интеллигенции глубокое уважение к духовной культуре китайского народа и стремление найти точки соприкосновения разных цивилизаций для взаимного узнавания и сближения[63]. Перу владивостокского ученого В.Ф.Печерицы принадлежит монография «Духовная культура русской эмиграции в Китае» (Владивосток, 1999), в которой автор анализирует роль Русской Православной церкви в духовной жизни этой ветви Русского зарубежья, значение средней и высшей школы в воспитании эмигрантской молодежи, культурную жизнь русских общин в Маньчжурии и Шанхае. К сожалению, не со всеми выводами автора можно согласиться. Так, В.Ф.Печерица неоднократно утверждает, что «условия жизни... эмигрантов были еще более трудными, чем в других эмигрантских центрах» (с. 44 и др.), а, «очутившись в новой, неизвестной, чуждой среде, русские беженцы не встретили здесь ни сострадания, ни понимания» (с. 10). Думается, русское население полосы отчуждения КВЖД было менее «чуждым и неизвестным» эмигрантам из России, чем жители Парижа или Берлина. В работе встречаются и фактические ошибки. Так, неверны утверждения, что «Новый город возник в бурные 20-е годы» (с. 170), «в октябре 1924 г. в результате переворотов Советская власть была допущена... к соуправлению КВЖД» (с. 225), сомнительны оценки «тоталитарных режимов» в Северо-Восточном Китае (с. 5). К недостаткам работы следует отнести узкую источниковую базу исследования и недостаточное знание историографии проблемы.

Эти же недостатки присущи и монографии В.Ф.Печерицы, написанной в соавторстве с О.И.Кочубей «Исход и возвращение... (Русская эмиграция в Китае в 20–40-е годы) (Владивосток, 1998). В обеих книгах предпринята не совсем удачная попытка выделе-

ния особенностей дальневосточной ветви Русского зарубежья[64], работы страдают излишней риторикой, частым приведением фактов без ссылок на источники или литературу. Авторы, например, утверждают, что «активной политической деятельностью на чужбине... занимались немногие: по разным источникам 3–5 % всех эмигрантов»[65], но источников этих не указывают. Обе монографии не свободны, к сожалению, от конъюнктурно-идеологических оценок, что особенно заметно в главах, посвященных истории масонства в Маньчжурии[66] и роли Русской Православной церкви[67].

Великолепную книгу «Харбин – русская Атлантида» написал историк архитектуры Н.П.Крадин. Это глубокое исследование посвящено развитию русской архитектуры Харбина, творчеству российских архитекторов, церковному православному зодчеству. Убедительность анализа и выводов автора подкрепляют многочисленные иллюстрации и фотографии русского Харбина, теперь уже почти исчезнувшего[68].

В историографии уже предприняты попытки комплексного изучения истории белых русских в Китае. Так, Н.Е.Аблова попыталась проследить историю русских эмигрантов в Китае на всем ее протяжении, показав ее зависимость от изменения международно-правового статуса КВЖД[69]. В монографии В.Н.Усова, посвященной последнему цинскому императору и номинальному правителю Маньчжоу-го Пу И, есть содержательный раздел, анализирующий историю русских эмигрантов в Китае в 20–40-е годы прошлого века[70].

Работам А.А.Хисамутдинова, активно пишущего по истории дальневосточного зарубежья, присущи как несомненные достоинства, так и определенные недостатки. Как заслугу автора необходимо отметить введение им в научный оборот многочисленных материалов заграничных фондов белой эмиграции, публикаций русских авторов по этой проблематике в зарубежных изданиях. В то же время монографическое исследование А.А.Хисамутдинова «По странам рассеяния. Часть 1. Русские в Китае» (Владивосток, 2000) отличает определенная эклектичность, не совсем продуманными представляются структура работы и логика изложения – из-за отсутствия в работе научной постановки проблемы. Несмотря на претензии А.А.Хисамутдинова «впервые в историографии определить этапы, черты и особенности развития и деятельности российской эмиграции» (с. 16), эти задачи автором не решены. В работе нет выводов (ни по главам, ни итоговых), нет

заключения, нет библиографии самого исследования. Утверждая, что «монография представляет собой первую попытку описания процесса возникновения и деятельности российской эмиграции» (с. 16), автор игнорирует работы предшественников (например, П.П.Балакшина) и современных исследователей (даже Г.В.Мелихова), хотя подобный подход к работам коллег не характерен для русской исторической школы. А.А.Хисамутдинов поставил перед собой грандиозную цель – дать историю российской эмиграции во всем ее многообразии, но достичь ее не смог. Рассматриваемые в книге сюжеты отрывочны, оценки зачастую поверхностны, многие посылки автора не подкреплены соответствующим анализом. Почему, например, «начало эмиграции» – эпопея Сибирской флотилии (с. 24)? Поверхностны характеристики общественных организаций Харбина (с. 32–33), БРЭМ (с. 33–46). Анализ конкретной проблемы зачастую подменяется изложением биографий эмигрантов, например, в разделах по русской литературе Харбина (с. 47–72), советским изданиям Шанхая (с. 251–252) и др. Сюжет о детской литературе вдруг переходит в рассказ о драматических событиях осени 1945г. (с. 90–93). Подобных примеров, к сожалению, можно привести множество.

Поставленная в другой объемной работе А.А.Хисамутдинова задача также грандиозна: «составить биобиблиографический словарь, в который вошли бы сведения обо всех русских эмигрантах в странах Азии, которые хоть как-то проявили себя на чужбине в области науки, политики, культуры или искусства»[71]. Ценность в этой книге представляют библиографические справки, биографические же данные не всегда точны или полны (например, биографии Д.Л.Хорвата, Б.Юльского, А.Цикоты и др.)[72]. Справедливые критические замечания по этой работе уже сделаны Е.П.Таскиной[73].

Эмигрантская научная мысль также обращалась к осмыслению недавних страниц своего прошлого[74]. Среди работ по истории дальневосточной эмиграции следует назвать основанную на широкой источниковой базе монографию П.П.Балакшина[75]. Вместе с тем доминирующие в ней крайние антисоветские настроения серьезно мешают научному анализу. Поэтому вполне справедлив вывод автора «Зарубежной России» эмигранта П.Е.Ковалевского: «Книга П.П.Балакшина представляет собой подробную историю подрывной деятельности советских агентов на Дальнем Востоке и предательств отдельных эмигрантов, но никак не

историю Дальневосточного Зарубежья, большая и положительная роль которого совсем не оттенена»[76].

Дальневосточные эмигрантские авторы также внесли свою лепту в историографию проблемы. Коллектив харбинских историков, публицистов, журналистов и общественных деятелей по заданию японской военной миссии к десятилетнему юбилею Маньчжоу-го подготовил объемную монографию «Великая Маньчжурская империя», содержащую всесторонний обзор жизни российской колонии. Труд получился весьма тенденциозный, проникнутый духом верноподданничества в адрес Японии, но, тем не менее, он представляет определенную ценность богатым фактическим материалом[77]. Интересные сведения о жизни белых русских в Харбине и Шанхае содержатся в работах эмигрантского историка В.Петрова, бывшего непосредственным участником описываемых событий[78].

Заметным явлением в изучении истории белой эмиграции стало появление исследования представителя «младшего поколения» историков Русского зарубежья М.Раева[79]. Автор проделал огромную работу по сбору и анализу разнообразных источников и литературы, что позволило ему создать содержательный и интересный труд. Однако, подробно изучая процессы, происходившие в культурной жизни эмиграции в Европе, М.Раев освещает аналогичные процессы на Дальнем Востоке очень кратко, к тому же некоторые его выводы содержат неточности. Так, справедливо называя Харбин одним из 4 основных центров русского рассеяния, Раев ошибочно утверждает, что «сначала китайско-советское соглашение, а затем японская агрессия полностью разрушили сообщество эмигрантов в Харбине»[80]. Исследователь приводит неверные данные о высших учебных заведениях Харбина, путая даже их названия[81], почти не упоминает об активной издательской, культурной, научной деятельности белых русских в Харбине и Шанхае.

В китайской историографии также имеются работы, посвященные как проблеме КВЖД в контексте международных отношений на Дальнем Востоке, так и истории белых русских в Китае. С 1969 г. и до середины 80-х гг. вся исследовательская работа, как указывают Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ, которой только и могли заниматься ученые, сводилась к единственному – к критике внешней агрессии и экспансии царской России[82]. И сегодня, характеризуя значение КВЖД в русско-китайских отно-

шениях до 1917 г., некоторые китайские историки делают однозначный вывод об агрессивных целях царизма в Маньчжурии, его стремлении с помощью дороги создать базу для своей империалистической политики в Китае[83]. В большинстве своем эти китайские авторы не хотят видеть созидательной стороны русской деятельности в Северо-Восточном Китае, утверждая, что «промышленность в Харбине появилась в 50-х гг.»[84]. Игнорируя положительное значение строительства КВЖД для экономического развития Маньчжурии и делая акцент на негативных последствиях этого[85], большинство китайских авторов обходят молчанием тот факт, что появление здесь русской колонии на рубеже XIX–XX вв. и само возникновение Харбина было вызвано созданием этой дороги. Так, например, профессор Хэйлунцзянского университета Жао Лянлун объясняет причину массового притока русского населения в Маньчжурию в начале XX в. внутриполитическими проблемами Российской империи и говорит о «пике первого подъема эмигрантской волны после русско-японской войны»[86]. Даже признавая, как историк Ли Мэн, что «китайский город Харбин появился как центр КВЖД», автор использует это положение с единственной целью – доказать, что «Россия фактически колонизировала огромную территорию Китая», а «Харбин – продукт колониализма»[87].

В работах, посвященных проблеме КВЖД в советско-китайских отношениях 1920-х гг., китайские исследователи (например, профессор Института международных отношений при МИД КНР Линь Цзюнь) обосновывают тезис о возвращении СССР «к прежней империалистической политике царской России»[88], отрицательно оценивают как деятельность в Китае советских дипломатов А.А.Иоффе и Л.М.Карахана, так и советско-китайские соглашения и декларации 1924 г.[89]. Корейский историк Сон До Чжин вообще рассматривает советско-китайские отношения по КВЖД как «затяжной дипломатический конфликт конца 1917–1931 гг., который не увенчался успехом ни для одной из сторон»[90]. Ряд авторов (Сюе Сяньтянь, Лю Цунькуань, Шэнь Чжихуа) совершенно необоснованно утверждает, что в советско-китайских отношениях конца 1940–начала 1950-х гг. Москва придерживалась великодержавной, националистической позиции, что впоследствии привело к двадцатилетию плохих отношений между СССР и КНР[91]. Правда, в последней статье Шэнь Чжихуа, посвященной истории подписания советско-китайского договора 1950 г. и на-

писанной на материалах российских архивов, сделаны уже более взвешенные выводы[92].

Особо необходимо остановиться на статье известных китайских исследователей Сюе Сяньтяня и Луань Цзинхэ, которая посвящена анализу истории и современного состояния китайско-российских отношений. Обращая ретроспективный взгляд на историю двусторонних отношений, авторы выделяют три союзных договора: 1896, 1945 и 1950 гг. При этом они подчеркивают, что «тот факт, что Китай и Россия за период, немногим превышающий полстолетия, трижды вступали в военно-политический союз друг с другом, – беспрецедентное явление в мировой истории двусторонних межгосударственных отношений нового времени»[93]. В основе этого феномена, по мнению авторов, лежат специфические причины. Внутренние факторы, побуждавшие Китай и Россию к сближению, – общие интересы обеих стран в связи с революциями, реформами и строительством, и вследствие этого – взаимное влечение и стремление к обоюдной поддержке[94]. «Взаимоподталкивающая» роль внешних факторов, считают китайские историки, определялась причинами, связанными с японским влиянием, поэтому все три китайско-российских союза были направлены против Японии, а договор 1950 г. имел еще и антиамериканскую направленность. В то же время все три упомянутых союза России и Китая по своему характеру являлись оборонительными, а не наступательными. Как только внешний мир начинал угрожать общим интересам Китая и России, так они обращались к поиску надлежащего ответа, вплоть до вступления в военный и политический союз друг с другом[95]. Аргументация авторской позиции вполне убедительна, однако не очень понятно исключение из ряда изучаемых договоров советско-китайского пакта о ненападении 1937 г. Весьма интересна оценка учеными роли и значения КВЖД в двусторонних отношениях: «Независимо от различных форм борьбы, вооруженных конфликтов и даже международных скандалов, которые часто вспыхивали между двумя странами по поводу этой железной дороги, нельзя умалить тот факт, что она построена потом и кровью народов двух стран – Китая и России... Сооружение дороги стимулировало экономическое развитие Северо-Восточного Китая... Массовые личные контакты и культурный обмен, средоточием которых выступала КВЖД, усилили взаимопонимание, солидарность и дружбу народов двух стран»[96]. Таким образом, можно отметить, что в ки-

тайской историографии прослеживается отход от прежних идеологических штампов в сторону более взвешенных оценок.

Что же касается китайской историографии белой эмиграции, то здесь выводы китайских ученых представляются достаточно объективными, при этом особое внимание историками уделяется изучению культурного наследия Российского зарубежья[97]. Многие авторы, указывая, что Харбин - типичный город эмигрантов, где «восточная и западная культурные системы существовали в мире»[98], подчеркивают, что деятельность русских беженцев «способствовала укреплению культурных связей между народами Китая и России»[99]. Историки отмечают высокий уровень литературы, музыкального искусства, архитектуры, характерный для эмигрантских колоний в Харбине и Шанхае[100]. Ярким событием в китайской историографии русской литературы явилось издание в Харбине в 2002 г. пятитомной «Серии литературы русских эмигрантов в Китае». Вдохновителем этого труда стал профессор Цицикарского университета Ли Янлен (Ли Яньлин), специалист в области истории литературы Русского зарубежья. Три тома серии содержат произведения русских поэтов - свыше 650 стихотворений, переведенных на китайский язык лучшими профессорами - русистами (48 стихотворений опубликовано в русском оригинале для сопоставления). Четвертый том серии включает прозу, пятый - воспоминания русских авторов. Оценивая их творчество, профессор Ши Госюн написал: «Писатели - эмигранты взволнованно показали нам, что русские в эмиграции не утратили веру в жизнь, не утратили основу человечности - стремление утверждать истину, добро и красоту и отрицать фальшь, зло и подлость»[101].

Ли Шусяо подчеркивает, что в результате деятельности Православной епархии в Маньчжурии Харбин получил богатое культурное наследие - великолепный религиозный архитектурный ансамбль, а имена русских художников и архитекторов должны быть вписаны в историю города[102]. Поэтому диссонансом звучит весьма спорное утверждение Ли Мэн о том, что «живя много лет в одном городе и не зная языка друг друга, россияне и китайцы не имели возможности взаимно обогатиться в культурном отношении»[103]. В российской историографии сразу же появились убедительные опровержения сделанных ею достаточно спорных выводов[104]. Надо отметить, что последние статьи Ли Мэн по истории русской литературы в Китае написаны на хорошем науч-

ном уровне, содержат богатый фактический материал и лишены тенденциозности[105].

В китайской историографии проводится мысль и о достаточно благополучном существовании русских беженцев в Китае. Так, Жао Лянлун указывает, что период с 1924 г. по 1929 г. – время полного расцвета экономики Харбина, а китайское население и русские эмигранты часто боролись плечом к плечу, помогая друг другу в несчастье[106].

Эту мысль развивает Ван Чжичэн, автор солидного исследования по истории российской колонии в Шанхае в 20–40-е гг. XX в., называя 1930-е гг. временем экономического и культурного расцвета русской эмиграции в Китае[107]. Работы Ван Чжичэна, ученого с мировым именем, в то время заведующего отделом России и руководителя Центра славяноведения Института Европы и Азии Шанхайской академии общественных наук представляют большую ценность для изучения истории белых русских в Китае и являются лучшими в китайской историографии работами по этой проблематике. Ван Чжичэн, как и другие китайские авторы, негативно оценивает последствия японской оккупации как для русской культуры Харбина, так и для всей колонии эмигрантов в Маньчжурии[108].

В целом для китайской историографии характерно замалчивание положительного значения строительства КВЖД для развития экономики Северо-Восточного Китая; преувеличение агрессивности политики царской России на Дальнем Востоке; оценка советской политики в отношении Китая в 1920-е гг. как империалистической. В то же время китайские авторы отмечают большое значение культуры дальневосточной эмиграции как в истории Харбина и Шанхая, так и Российского зарубежья, а также важную роль белых русских в развитии отношений между народами России и Китая.

Западные историки также уделяют внимание изучению международных отношений на Дальнем Востоке, советской дипломатии и истории Российского зарубежья. В последнее время внимание научной общественности привлекли работы по истории советской внешней политики американского ученого Т.Э.О'Коннора, который дает высокую оценку личности Г.В.Чичерина, считая его первым среди министров иностранных дел своего времени. Он вполне справедливо отмечает, что Чичерин в своей западной политике, и, в еще большей степени, в восточной (в делах кото-

рой был также глубоко осведомлен), отдавал приоритет дипломатическим средствам и методам и государственным задачам перед революционными[109].

Серьезное исследование известного американского советолога профессора Г.Шварца «Цари, мандарины и комиссары» посвящено изучению русско-китайских и советско-китайских отношений с конца XVII в. до начала 1970-х гг. Автор, касаясь в нескольких главах истории КВЖД, дает во многом объективные оценки значения дороги в отношениях между СССР, Китаем и Японией[110]. Американский историк Дэвид Вольф представил свою версию строительства КВЖД и Харбина, анализируя при этом политику царского правительства на Дальнем Востоке. Книга снабжена большим количеством иллюстраций, фотографий и карт, которые помогают автору создать подробную картину Харбина и полосы отчуждения в 1898–1914 гг. Однако в выводах автора преобладают негативные оценки действий Петербурга в Маньчжурии. Не со всеми положениями автора можно согласиться, это касается, прежде всего, анализа причин русско-японской войны, описания взаимоотношений русского и китайского населения полосы отчуждения КВЖД[111]. Истории строительства КВЖД содержательную статью посвятил венгерский историк К.Фендлер. Особую ценность представляют вводимые им в научный оборот австрийские архивные источники по международным отношениям на Дальнем Востоке на рубеже XIX–XX вв., а также подробный пересказ книги инженера К.Губани, очевидца и участника строительства КВЖД[112].

Британский историк Дж. Мак-Кормак, исследуя японо-китайские отношения в 20-е гг. XX в., резонно подчеркивает, что сам Чжан Цзолинь не был простой марионеткой в руках японцев, в то время как мукденская клика служила инструментом для осуществления его политики[113]. Западные исследователи отмечают серьезные противоречия ведущих держав мира в Северо-Восточном Китае, а сам Харбин называют центром «долголетней борьбы за колониальную гегемонию в Маньчжурии» в межвоенный период[114]. Западные авторы вообще уделяют немалое внимание изучению роли Харбина как в советско-китайских отношениях второй четверти XX в., так и в международных отношениях на Дальнем Востоке. Так, Дж.Боун называет Харбин «городом бесчисленных компромиссов», имея в виду столкновение здесь интересов советской администрации КВЖД и мукденских властей, советских

граждан и российских эмигрантов, активное вмешательство в эти отношения Японии и западных стран[115]. Канадский историк Блей Шяссон, изучая историю Харбинского городского совета в 1908–1925 гг. как «русского колониального института, находившегося под давлением администрации КВЖД», пришел к любопытному выводу о том, что этот Совет являлся как базой русско-китайского сотрудничества, так и источником будущих конфликтов[116]. Профессор университета Северная Каролина (США) Сяодун Ван подчеркивает, что Харбин – «не только центр Северо-Восточной Азии, в его судьбе преломились все исторические события, происходившие в это время в мире»[117]. Западные исследователи неизменно отмечают высокий уровень духовности «русского Харбина»[118], подчеркивают отрицательное влияние японской оккупации Маньчжурии на жизнь здешней российской колонии[119]. Историк русской зарубежной церкви Я.Е.Замойски говорит о негативном воздействии политики Токио в отношении православной церкви на иерархов Дальнего Востока, приведшем даже к серьезным конфликтам в среде церковного руководства[120]. В целом можно констатировать заметное возрастание в последние годы интереса как западных и китайских ученых, так и российских исследователей к истории Русского зарубежья на Дальнем Востоке. Этот факт нашел подтверждение и во время представительных научных международных конференций, посвященных 100-летию КВЖД и Харбина и проведенных в мае–июне 1998 г. в Москве, Новосибирске и Хабаровске[121], и в появлении многочисленных публикаций научных работ и публикаций источников по данной проблематике в России, КНР, США, Израиле.

Источниковую базу данной работы составили документы различного происхождения и характера. Можно выделить их следующие основные типы:

1. Материалы внешней политики и официального делопроизводства:

– международные договоры, конвенции, соглашения (русско-китайский договор 1896 г.; советско-китайские соглашения 1924 г.; Хабаровский протокол 1929 г.; соглашение СССР и Маньчжоу-диго по КВЖД 1935 г.; Договор о ненападении между Союзом Советских Социалистичеких Республик и Китайской Республикой от 21 августа 1937 г.; советско-китайский договор и соглашения от 14 августа 1945 г.; советско-китайский договор и

соглашения от 14 февраля 1950 г.; Заключительный протокол от 31 декабря 1952 г.);

– материалы международных конференций (Вашингтонской 1921–1922 гг., многочисленных советско-китайских конференций 1920 – начала 1930-х гг.; Ялтинской конференции 1945 г., Московского совещания 1945 г.);

– межведомственная дипломатическая документация (ноты, заявления, представления НКИД СССР, китайского и японского МИД, госдепартамента США, совместные декларации внешнеполитических ведомств европейских держав, Японии и США);

– внутриведомственная переписка НКИД/МИД СССР (депеши, инструкции, шифрограммы, телеграммы и пр.);

– документы официального делопроизводства Китайской Республики (Пекинского, Мукденского, Нанкинского правительств).

2. Материалы по истории Белого движения и эмиграции в Китае:

– документы по истории Белого движения в Сибири и на Дальнем Востоке (приказы и распоряжения А.В.Колчака, воззвания и обращения Д.Л.Хорвата, протоколы чрезвычайной следственной комиссии по делу А.В.Колчака; протоколы допросов министров колчаковского правительства);

– документы эмигрантских объединений в Китае (Беженский комитет, Союз казаков на Дальнем Востоке, Казачий союз в Шанхае, Бюро по делам российской эмиграции в Маньчжурии, фашистская партия К.В.Родзаевского, национальные общины эмигрантов в Маньчжурии);

– материалы спецслужб (советской внешней разведки, органов НКВД/МВД).

3. Публицистика (эмигрантская и советская).

4. Периодика (эмигрантская и советская).

5. Мемуары и воспоминания.

6. Автобиографические и художественно-биографические произведения (Н.Ильина, Л.Кравченко, Л.Хаиндрава и др.).

7. Устные воспоминания русских харбинцев (братьев А.М. и М.М.Мятовых, Э.М.Стокальского, Т.Н.Федоровой), записанные автором в Харбине в начале 1990-х гг.

Для изучения значения КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке первостепенную важность имеют материалы официального делопроизводства, поскольку они позволяют проследить поэтапно изменения международно-правового статуса

дороги за весь изучаемый период, в течение которого КВЖД была постоянным объектом международных отношений на Дальнем Востоке. Так, русско-китайский договор 1896 г.[122] явился основой, на которой в результате длительных переговоров начала 1920-х гг. было достигнуто советско-китайское соглашение 1924 г. «О совместном управлении КВЖД», дополненное чуть позже договоренностью с мукденским правительством[123]. Хабаровский протокол 1929 г. фиксировал условия, на которых был разрешен советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г.[124] Однако китайские, а затем и японские военные власти, сорвав выполнение ряда положений протокола, сделали невозможным для СССР совместное участие в делах КВЖД, что и привело к заключению в 1935 г. соглашения между советским правительством и правительством Маньчжоу-диго о переуступке прав на дорогу[125]. Советско-китайский договор о ненападении от 21 августа 1937 г. знаменовал собой достижение договоренностей о совместной борьбе с фашизмом и милитаризмом[126]. Все послевоенные договоренности СССР и Китая по вопросу КВЖД (1945 г. и 1950 г.) фиксировали статус дороги как совместного советско-китайского предприятия, но не позволили избежать осложнений по ее поводу в двусторонних отношениях[127]. Последним в истории КВЖД советско-китайским соглашением стал подписанный 31 декабря 1952 г. Заключительный протокол о безвозмездной передаче КЧЖД китайской стороне[128].

Материалы международных конференций изучаемого периода наглядно демонстрируют всю сложность международных отношений на Дальнем Востоке, в том числе и по вопросу о КВЖД. Так, Вашингтонская конференция 1921–1922 гг. так и не смогла принять определенного решения в отношении КВЖД, прежде всего, из-за серьезного антагонизма между Японией и США и нежелания участников конференции учесть мнения советского и кантонского правительств[129]. Документы Крымской (Ялтинской) конференции 1945 г. свидетельствуют о временном согласии по дальневосточным вопросам между ведущими державами мира, вызванном необходимостью покончить с общим врагом – фашизмом[130].

Документы дипломатической межведомственной и внутриведомственной переписок, многочисленных советско-китайских переговоров и конференций 1920–1930-х гг. опубликованы в фундаментальном издании «Документы внешней политики СССР» за

1917–1939 гг.[131], а также известной документальной серии «Русско-китайские отношения в XX веке. Документы и материалы» под редакцией академика С.Л.Тихвинского. IV том этой серии содержит документы по истории советско-китайских отношений в 1937–1945 гг.[132] Изучение этих материалов показывает, что даже достигнутые соглашения о статусе КВЖД не ликвидировали почву для конфликтов. Сообщения советских представителей из Маньчжурии, ноты НКИД, китайского МИД и дипломатического представителя Мукдена насыщены фактами о почти ежедневных нарушениях соглашений 1924 г., а также взаимными обвинениями и разборами непрекращавшихся конфликтов на КВЖД. Эти документы свидетельствуют о том, что эмигрантская колония в Харбине на протяжении 1920–1930-х гг. была постоянным объектом переговоров и представлений Москвы в адрес Пекина, Мукдена и Токио. Необходимо подчеркнуть, что настойчивые демарши и протесты советского руководства в отношении деятельности, чаще всего открыто враждебной СССР и советским гражданам в Северо-Восточном Китае, как правило, успеха не имели. Более того, изучение переписки Дальневосточного отдела НКИД с советскими представителями в Маньчжурии, а также анализ нот на уровне министров иностранных дел СССР и Китая показывают, что китайские власти, постоянно нарушая статьи соглашений 1924 г., обвиняли в этом советскую сторону. Для создания конфликтных ситуаций китайская администрация Особого Района Восточных провинций (ОРВП) привлекала русских эмигрантов из числа служащих в китайской полиции или особенно активных членов военных организаций[133]. Документы 1930-х гг. содержат массу сведений о еще более активном использовании японским военным командованием белых русских в конфликтах на границе СССР[134].

Группа источников, относящихся к китайскому официальному делопроизводству, помогает составить верное представление как о правовом положении бывших российских подданных в ОРВП, так и о порядке административного управления КВЖД в 1920–1924 гг., определить механизм вмешательства властей Мукдена в дела дороги в 1924–1932 гг.[135]

Большую значимость для изучения истории белых русских в Китае имеют опубликованные материалы периода существования Маньчжоу-диго. Японские и маньчжурские законодательные акты и распоряжения: японо-маньчжурский протокол от 15 сентября

1932 г., официальные указы японского командования, программные документы японского и маньчжурского правительств, широко представленные официальными изданиями в Маньчжурии, позволяют уяснить сущность фактически оккупационного режима, установленного Японией в Маньчжурии, и политику японо-маньчжурских властей в отношении российских эмигрантов[136].

Из источников по истории Белого движения и российской эмиграции на Дальнем Востоке особую ценность представляют материалы архивов Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Большая часть эмигрантских архивных фондов из Маньчжурии сегодня находится в России, прежде всего, в Государственном архиве Хабаровского края (далее – ГАХК). История перемещения документальных фондов белой эмиграции из Китая в СССР такова. Осенью-зимой 1945 г. сотрудники государственных архивов Хабаровска, Владивостока и Архивного управления НКВД по Дальнему Востоку организовали около 10 (!) экспедиций в Маньчжурию, в результате которых практически все текущие архивы многочисленных эмигрантских организаций были собраны и вывезены в СССР (Хабаровск, Владивосток и Омск). Эти документы до начала 1990-х гг. находились на секретном хранении, и даже сегодня доступ открыт не ко всем фондам.

В ГАХК отложились документы 10 эмигрантских фондов (10700 дел) за 1922–1945 гг. Первостепенное значение для изучения истории российской эмиграции в Северо-Восточном Китае имеют фонды «Харбинского комитета помощи русским беженцам» (Беженский комитет), «Главного бюро по делам российской эмиграции в Маньчжурии» (БРЭМ), русской фашистской партии, японской организации Кио-Ва-Кай, Союза казаков на Дальнем Востоке и др. Материалы этих фондов дают достаточно полное представление о нуждах и проблемах белых русских в Харбине и на линии; содержат характеристики существовавших в полосе отчуждения эмигрантских политических объединений самого различного толка, освещают положение российской колонии в Маньчжурии в 20-е гг. прошлого века и в период Маньчжоу-диго, дают достаточно полное представление о взаимоотношениях японского командования и руководства белой эмиграции. Здесь сохраняются интересные документы, касающиеся известных деятелей Русского дальневосточного зарубежья – Д.Л.Хорвата, Г.М.Семенова, М.К.Дитерихса, Н.Л.Гондатти. По многочисленным статистическим обзорам 1920–30-х гг. можно проследить

национальный состав, социальное и материальное положение российской колонии в Маньчжурии[137].

«Коллекция белогвардейских и белоэмигрантских» фондов» ЦГАОР СССР (ныне – Государственного архива Российской федерации, далее – ГАРФ), приобрела широкую известность после открытия доступа к ней исследователям в 1988 г. Фонды эти были составлены на основе переданного в 1946 г. в СССР Русского заграничного исторического архива в Праге, известного еще как «Пражский архив» или «Пражская коллекция». Эти фонды содержат интересные документы по истории КВЖД в годы гражданской войны в России и возникновению эмигрантских общин в Маньчжурии и Шанхае, богатые материалы по истории русской колонии в Шанхае (в частности, фонд «Казачий Союз в Шанхае»), свидетельства непростых отношений в среде руководителей белой эмиграции в Китае. В ГАРФ отложился документальный материал по истории создания и деятельности «Дальневосточного Объединения российской эмиграции»[138].

Ряд интересных материалов по истории гражданской войны на Дальнем Востоке и бегстве российских граждан в Маньчжурию сохранился в Государственном архиве Амурской области (далее – ГААО). Здесь имеются и некоторые материалы, касающиеся биографий таких известных деятелей эмиграции как К.В.Родзаевский и Н.Л.Гондатти[139].

Из китайских архивов наибольший интерес для изучения истории белых русских в Китае представляет Хэйлунцзянский провинциальный архив в Харбине (далее – ХПА). Несмотря на то, что большая часть эмигрантских архивов была вывезена в СССР, здесь сохранились интересные материалы по истории национальных общин бывших подданных Российской империи в Северо-Восточном Китае. Так, например, документы фонда Харбинской духовной еврейской общины (ХЕДО) позволяют составить достаточно полное представление о жизни евреев в Маньчжурии до 1917 г., в двадцатые годы XX в., во время преследований евреев японской администрацией и их массовом переселении во второй половине 1930-х гг. через Шанхай в США и Палестину. Здесь отложились документы, характеризующие особую атмосферу национальной и религиозной терпимости, присущую Харбину с самого начала его существования. Материалы ХПА содержат ценные данные о переселении в Северо-Восточный Китай подданных Российской империи в начале XX в., скла-

дывании эмигрантской колонии в Маньчжурии, деятельности благотворительных и молодежных организаций эмигрантов[140].

Особая, небольшая группа источников - материалы различных спецслужб. Так, в ГАРФ отложились дела Харбинского контрразведывательного отделения за 1918-1920 гг.[141] Фонды ГАХК содержат небольшую часть рассекреченных материалов органов НКВД, с 1945 г. занимавшихся реэмиграцией русских из Китая[142]. Архивным управлением УМВД по Хабаровскому краю еще в 1950 г. под грифом «совершенно секретно» был опубликован «Справочник-список руководящего и рядового состава - членов белогвардейского «Союза казаков на Дальнем Востоке», находившегося на территории Маньчжурии», содержащий фамилии и биографические данные 7 175 человек[143].

Несомненный интерес для изучения Русского дальневосточного зарубежья представляет такая группа источников, как публицистика, в первую очередь, эмигрантская, еще недавно широко представленная в библиотеках Харбина. В отличие от уже упоминавшихся работ советских авторов 1920-1930-х гг., сочинения эмигрантских публицистов содержат массу любопытных фактических подробностей, значительно дополняющих общую картину жизни белых русских в Китае[144]. В то же время в произведениях советских и эмигрантских публицистов есть и общее: крайняя заидеологизированность и взаимная ненависть. Нельзя особо не отметить знаменитый альбом - путеводитель В.Д.Жиганова « Русские в Шанхае», автор этого издания руководствовался идеей «увековечить русских людей, которые, уйдя от интернациональной власти за границу, честно жили, трудились и прославляли русское имя»[145].

Немаловажное значение для изучения данных сюжетов имеет советская и эмигрантская периодическая печать. Советская периодика освещает официальную позицию Москвы как по различным вопросам международной обстановки на Дальнем Востоке, так и в отношении белой эмиграции. Любопытные и порой весьма ценные характеристики жизни бывших советских граждан в Маньчжурии содержат публикации советских дальневосточных газет (например, «Амурская правда», «Тихоокеанская звезда»), имевших в 1920-е гг. своих корреспондентов в Харбине и других городах Северо-Восточного Китая. Что же касается эмигрантской периодики, то, по данным Г.П.Струве, только в Харбине в двадцатые годы выходило до 70 изданий на русском языке[146]. Однако многие из

них отличались низким качеством публикаций, случайным подбором сотрудников, коротким временем существования, и поэтому особого интереса для исследователя не представляют. Однако некоторые из них - харбинские газеты «Заря», «Рупор», «Новости жизни», «Гунбао», шанхайские - «Время», «Слово», «Шанхайская Заря», журналы - знаменитый «Рубеж», «Хлеб небесный», «Еврейская жизнь» - содержат бесценный материал, помогающий воссоздать картину жизни Российского зарубежья на Дальнем Востоке.

Важнейшую группу источников представляет мемуарная литература. Дневники и воспоминания государственных деятелей Российской империи и Советского Союза (С.Ю.Витте, В.Н.Ламздорфа, А.А.Громыко)[147] и крупных советских дипломатов (А.Ф.Добрынина, А.М.Ледовского, И.М.Майского, А.С.Панюшкина, С.Л.Тихвинского, О.А.Трояновского, Н.Т.Федоренко и др.)[148] содержат большой ценности материал для понимания механизмов выработки внешнеполитических решений, рассказывают о личных впечатлениях и наблюдениях, накопленных за десятилетия дипломатической службы. Военные и гражданские специалисты, работавшие в Китае во второй четверти XX в., характеризуют политическую обстановку в стране, отношения между советским руководством, лидерами Гоминьдана и КПК[149]. В китайских публикациях этого типа источников можно найти важную информацию о важнейших политических событиях в истории Китая 20-50-х гг. прошлого века, взаимоотношениях в руководстве КПК, жизни, быте, нравах того времени[150].

К источникам указанного выше типа близки автобиографические и художественно-биографические произведения, вышедшие из-под пера русских харбинцев (Л.Кравченко, Ю.Крузенштерн-Петерец, Л.Хаиндрава, Вс.Иванова, О.Лундстрема и др.)[151]. Эти публикации содержат порой бесценные сведения и, как правило, проникнуты трогательной любовью к Харбину. При всей субъективности оценок и отбора фактов эти материалы имеют особую ценность для понимания «духа времени», атмосферы эмигрантского бытия. В этой группе источников особняком стоят воспоминания Н.И.Ильиной[152]. Возвратившись в 1948 г. в СССР, она окончила Литературный институт в Москве, стала членом Союза писателей СССР. В конце 1950-х гг. Н.И.Ильина написала воспоминания о жизни в Харбине (1920–1936 гг.) и Шанхае (1936–1947 гг.), в которых, пожалуй, единственная из всех писавших о Харбине в негативном тоне вспоминает этот город. Ю.В.Кру-

зенштерн-Петерец очень образно охарактеризовала эти воспоминания: «Живя в Москве, она (Н.И.Ильина. – *Н.А.*) написала двухтомный роман «Возвращение», в котором облила всю дальневосточную эмиграцию, включая и многих друзей молодости, таким майонезом, что можно только удивляться выносливости ее пишущей машинки»[153].

Нельзя не сказать о последнем (пятом) томе «Серии литературы русских эмигрантов в Китае». Этот том – «Китай, я люблю тебя» – содержит воспоминания о духовной, культурной, научной жизни ныне ушедшего Харбина, что придает ему особую ценность, так как современному поколению китайцев, справедливо отмечает А.Н.Желоховцев, эта сторона русской жизни в Китае совершенно неизвестна[154].

В последние годы в изучении Белого движения и Русского зарубежья стал активно использоваться Интернет. Уже существует около 10 сайтов, посвященных этой проблематике (сайт «Память чести» И.В.Скрипалева, сайт С.П.Звягина «Белая Сибирь», сайт РОВС И.Б.Иванова, сайт С.В.Карпенко «Белое дело» и др.), на которых размещены электронные версии целого ряда источников, прежде всего, многочисленные мемуары участников Белого движения и представителей Русского зарубежья[155].

Актуальность изучения истории Российского зарубежья несомненна, так как без всестороннего и объективного освещения этой важной составляющей истории русского народа отечественная история XX в. обречена оставаться односторонней и неполной. Актуальность исследования истории российской послеоктябрьской (белой) эмиграции вызвана, на взгляд автора, следующими причинами:

– в советской историографии (в силу идеологических и политических причин) не было создано комплексных и объективных трудов по этой проблематике; активный интерес к истории русской эмиграции возник только в «перестроечное время», эти публикации не имели научной глубины и, зачастую, были конъюнктурного характера;

– первые серьезные научные исследования Русского зарубежья стали появляться в отечественной историографии недавно – только с середины 90-х гг. XX в., поэтому еще очень многие аспекты истории белой эмиграции не получили должного освещения в научной литературе;

– доступ к эмигрантским фондам российских архивов был открыт для исследователей только на рубеже 1980–1990-х гг., поэтому проблема поиска и введения в научный оборот новых документальных материалов по-прежнему остается важнейшей задачей историков Русского зарубежья.

Изучение истории дальневосточной ветви Русского зарубежья представляется весьма важным с научной точки зрения. Дальневосточная эмиграция, являясь составной частью русского послеоктябрьского рассеяния, имела много общего с российской эмиграцией в Европе. В то время имелись и существенные особенности, характерные только для дальневосточной ветви Русского зарубежья. Актуальным является как комплексное изучение истории белых русских в Китае, так и исследование отдельных аспектов этой большой научной проблемы.

В монографии впервые в отечественной историографии на основе системного анализа исследуется история российской послеоктябрьской эмиграции в Китае на всем протяжении ее существования (20–50-е гг. XX в.). Автор ставила задачу создания комплексного исследования, в котором проблемный подход (история белой эмиграции в Китае и история КВЖД как объекта международных отношений) сочетался бы с хронологически последовательным анализом источников и литературы. Работа основывается на авторской концепции взаимосвязи истории дальневосточной ветви русской эмиграции и истории КВЖД как объекта международных отношений на Дальнем Востоке. Впервые в исторической науке на базе не изученных ранее материалов предпринята попытка доказать, что построенная царским правительством для реализации геополитических целей России КВЖД через 25 лет оказалась той основой, на которой оформилась послеоктябрьская эмиграция в Маньчжурии, и что изменение международно-правового статуса дороги оказывало серьезное влияние на судьбы белых русских в Китае.

Автором впервые предпринята попытка создания периодизации истории русской эмиграции в Китае в контексте международных отношений на Дальнем Востоке, исследованы основные этапы истории Русского дальневосточного зарубежья от начала до конца существования этого в своем роде уникального явления. Особое внимание при этом уделено деятельности политических, военных и общественных организаций русских эмигрантов, Дальневосточного объединения эмиграции, Русской фашистской партии.

Впервые в российской историографии выявлены основные, характерные только для дальневосточной ветви Русского зарубежья, особенности. Авторская интерпретация проблемы подкреплена использованием обширного фактического материала и ранее не введенных в научный оборот источников, прежде всего архивных документов (РФ и КНР) и эмигрантской прессы и публицистики, сохранившихся в библиотеках Харбина. Впервые в научной литературе история дальневосточной ветви Русского зарубежья «вписана» в контекст мировых событий: войн, международных конференций и договоров, истории СССР и Китая в 20–50-х гг. XX в. В монографии впервые создана целостная картина жизни российских общин в Китае – от прихода первых поселенцев в Маньчжурию на рубеже XIX–XX вв. до окончательного исхода белых русских из страны в конце 1950-х–начале 1960-х гг.

Хронологические рамки настоящего исследования охватывают первую половину XX в.: от строительства КВЖД и возникновения российской колонии в Маньчжурии в конце XIX – начале XX в. и до окончательного исхода русской эмиграции из Китая на рубеже 1950–1960-х гг. как результата передачи КВЖД советской стороной правительству Китая 31 декабря 1952 г.

Цель исследования: комплексное изучение истории российской эмиграции в Китае и КВЖД как объекта международных отношений на Дальнем Востоке в первой половине XX в. *Задачи* работы сводятся к периодизации истории КВЖД как объекта международных отношений на Дальнем Востоке и анализу эволюции позиций ведущих мировых держав по этой проблеме; определению зависимости судеб белых русских в Китае от изменений международно-правового статуса КВЖД и созданию периодизации истории дальневосточной эмиграции; исследованию процесса формирования эмигрантских общин в Китае, численного, национального и социального состава дальневосточной ветви Русского зарубежья; освещению истории русских общин Маньчжурии и Шанхая в 20-е гг. XX в., в период японской оккупации Маньчжурии, после второй мировой войны, исхода белых русских из Китая; изучению деятельности основных эмигрантских политических, военных и общественных организаций, Дальневосточного объединения эмиграции, БРЭМ, Всероссийской Фашистской партии; а также выявлению особенностей российской эмиграции на Дальнем Востоке.

ПРИМЕЧАНИЯ К ВВЕДЕНИЮ:

[1] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* История и современное состояние китайско-российских отношений // «Проблемы Дальнего Востока» (далее - ПДВ), 2002, № 5. С. 31.

[2] *Романов Б.А.* Россия в Маньчжурии (1892–1906). - М., 1928.

[3] *Аварин В.* Империализм в Маньчжурии. Т. 1: Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. - М.-Л., 1934.

[4] Там же. С. 252.

[5] Там же. С. 304.

[6] Там же. С. 260–303, 310–395.

[7] *Романов Б.А.* Очерки дипломатической истории русско-японской войны, 1895–1907. - М.-Л., 1947; *Попов А.* От Босфора к Тихому океану // «Историк-марксист», 1934. Т. 3 (37); *его же.* Дальневосточная политика царизма в 1894–1901 гг. // Там же. 1935. Кн. 11 (51); *его же.* Кризис дальневосточной политики царизма накануне революции 1905 г. // Там же. Кн. 12 (52).

[8] *История* международных отношений на Дальнем Востоке (1870–1945 гг.) / Под ред. Е.М.Жукова. - М., 1951.

[9] *Романов Б.А.* Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895–1907 гг. 2-е изд. - М.-Л., 1955.

[10] *Кутаков Л.Н.* Портсмутский мирный договор: из истории отношений Японии с Россией и СССР. 1905–1945. - М., 1961; *Сорокин А.И.* Русско-японская война 1904–1905 гг. Военно-исторический очерк. - М., 1956.

[11] *Международные* отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы: В 2-х т. / Под ред. Е.М.Жукова и др. - М., 1978; *История* международных отношений на Дальнем Востоке: 1945–1977 / Капица М.С. и др. - Хабаровск, 1978; *История* внешней политики СССР, 1917–1976 гг.: В 2-х т. 3-е изд., доп. / Под ред. А.А.Громыко, Б.Н.Пономарева. - М., 1977.

[12] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921–1927. - М., 1968.

[13] *Мировицкая Р.А.* Советский Союз в стратегии Гоминьдана (20–30-е годы). - М., 1990.

[14] *Каретина Г.С.* Чжан Цзолинь и политическая борьба в Китае в 20-е годы XX в. - М., 1984.

[15] *История* Северо-Восточного Китая XVIII–XX вв.: В 2-х кн. Кн. 2: Северо-Восточный Китай в 1917–1949 гг. / Отв. ред. Е.Ф.Ковалев. - Владивосток, 1989.

[16] *Дубинский А.М.* Советско-китайские отношения в период японо-китайской войны: 1937–1945 гг. - М., 1980.

[17] *Ледовский А.М.* Китайская политика США и советская дипломатия: 1942–1954. - М., 1985.

[18] *Борисов О.Б.* Советский Союз и Маньчжурская революционная база. - М., 1977; *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Советско-китайские отношения: 1945–1980. 3-е изд., доп. - М., 1980.

[19] *Сладковский М.И.* Очерки экономических отношений СССР с Китаем. - М., 1957.

[20] *Капица М.С.* КНР: Два десятилетия - две политики. - М., 1969; *его же.* КНР: Три десятилетия - три политики. - М., 1979;

[21] *Тихвинский С.Л.* Китай и всемирная история. - М., 1988; *его же.* Китай в моей жизни. - М., 1992; *Кошкин А.А.* Крах стратегии «спелой хурмы»: Военная политика Японии в отношении СССР (1932-1945 гг.). - М., 1989; *Воронцов В.Б.* Миссионеры и их наследники: Повороты политики США в отношении Китая. - М., 1986; *его же.* Судьба китайского Бонапарта. - М., 1989; *Сладковский М.И.* Китай и Япония. - М., 1971; *его же.* Китай и Англия. - М., 1980.

[22] *Попова Е.И.* Политика США на Дальнем Востоке (1918-1922). - М., 1967.

[23] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. - М., 1977.

[24] *Ледовский А.М.* СССР, США и народная революция в Китае. - М., 1979;

[25] *Меликсетов А.В.* Победа китайской революции: 1945-1949. - М., 1989.

[26] *Клейменова Н.Е., Сидоров А.Ю.* Версальско-Вашингтонская система международных отношений: проблемы становления и развития. Ч. 1. - М., 1995; *Тихвинский С.Л.* Путь Китая к объединению и независимости, 1898-1949. - М., 1996; *История Китая.* Под ред. А.В.Меликсетова. - М., 1998; *Белов Е.А.* Россия и Монголия в начале XX в (1911-1919). - М., 1998; *Ли Вл.Ф.* О бессрочном нейтралитете Корейского полуострова в свете мирового опыта XX в. - М., 1999; *Воскресенский А.Д.* Россия и Китай: теория и история межгосударственных отношений. - М., 1999; *Лузянин С.Г.* Россия-Монголия-Китай в первой половине XX в. Политические взаимоотношения в 1911-1946 гг. - М., 2000; *его же.* Россия - Центральная Азия и Китай: проблемы взаимных региональных интересов и сотрудничества // Восток-Россия-Запад. Исторические и культурологические исследования К 70-летию акад. В.С.Мясникова (далее - Восток-Россия-Запад). - М., 2001. С. 634-651; *Волохова А.А.* Проблема нейтралитета Кореи: прошлое и настоящее // Восток-Россия-Запад. С. 529-536; *Каретина Г.С.* Военно-политические группировки Северного Китая: (Эволюция китайского милитаризма в 20-30-е годы XX в.). - Владивосток, 2001.

[27] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924 гг. // «Новая и новейшая история» (далее - ННИ), 1997, № 4. С. 105-134; *ее же.* Дипломатические отношений между СССР и Китаем в 1924-1929 гг. // ННИ, 1998, № 1. С. 106-119; № 2. С. 66-88.

[28] *Картунова А.И.* Китайский вопрос в переписке Г.В.Чичерина и Л.М.Карахана, 1924-1926 гг. // ННИ, 1998, № 6. С. 3-18.

[29] *Крюков М.* Была ли миссия Чжан Сылиня в Москву «странным эпизодом» советско-китайских отно-

шений начала 20-х годов? // ПДВ, 1997, № 6. С. 95–109; 1998. № 1. С. 106–116; *его же.* Улица Мольера, 29. Секретная миссия полковника Попова (документальная повесть). – М., 2000.

[30] *Крюков М.* Улица Мольера, 29. С. 212.

[31] *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. – М., 2003. С. 79; *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. Документы и свидетельства участника событий: 1937–1952. – М., 1999. С. 248; *Мировицкая Р.А.* К истории подписания договора о ненападении между Советским Союзом и Китайской Республикой (21 августа 1937 г.). Документы и материалы. Август 1937 г. // Восток–Россия–Запад. С. 565–573.

[32] *Мировицкая Р.А.* Китайская государственность и советская политика в Китае. Годы Тихоокеанской войны. 1941–1945. – М., 1999;

[33] *Ледовский А.М.* Записки дипломата // ПДВ, 1991, № 1. С. 108–118; *он же.* Переговоры И.В.Сталина с Мао Цзэдуном в декабре 1949 – феврале 1950 г.: Новые архивные документы // ННИ, 1997, № 1. С. 23–47; *его же.* Стенограммы переговоров И.В.Сталина с Чжоу Эньлаем в августе-сентябре 1952 г. // ННИ, 1997, № 2. С. 69–86. *Рахманин О.Б.* Взаимоотношения И.В.Сталина и Мао Цзэдуна глазами очевидца // ННИ, 1998, № 1. С. 78–91; *Галенович Ю.М.* «Белые пятна» и «болевые точки» в истории советско-китайских отношений (1917–1991 гг.). – М., 1992; *его же.* Цзян Чжунчжэн, или неизвестный Чан Кайши. – М., 2000.

[34] *Тихвинский С.Л.* О «секретном демарше» Чжоу Эньлая и неофициальных переговорах КПК с американцами в июне 1949 г. // ПДВ, 1994, № 3. С. 133–138; *его же.* К 100-летию со дня рождения Чжоу Эньлая // ННИ, 1998, № 5. С. 70–76; *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая; *его же.* Нанкинские записки: год 1949 (Из воспоминаний дипломата) // Восток–Россия–Запад. С. 575–597.

[35] *Сидоров А.Ю.* Внешняя политика Советской России на Дальнем Востоке (1917–1922). – М., 1997; *Мороз И.Т.* Из истории русско-китайских отношений в 1901–1902 гг. // Восток-Россия-Запад. С 125–142; *ее же.* Судьба русско-китайского Московского договора 1896 г. // Китай в диалоге цивилизаций. С. 484–492; *Воскресенский А.Д.* Эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Восток–Россия–Запад. С. 537–558.

[36] *Мороз И.Т.* Указ. соч. С. 134–136.

[37] *Воскресенский А.Д.* Указ. соч. С. 554.

[38] *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. – М., 2002. С. 114–164.

[39] *Галенович Ю.М.* Россия – Китай: шесть договоров. С. 148.

[40] Там же. С. 379–401.

[41] *Белов В.* Белое похмелье. Русская эмиграция на распутьи: Опыт исследования психологии, настроений и бытовых условий русской эмиграции в наше время. – М.–Пг., 1923; *Киржниц А* У порога Китая. Русские в полосе отчужде-

ния Китайско-Восточной железной дороги. – М., 1924; *Бобрищев-Пушкин А.* Патриоты без отечества. – Л., 1925; *Кичкасов Н.* Белогвардейский террор против СССР. – М., 1928; *Полевой Е.* По ту сторону китайской границы. Белый Харбин. – М.–Л., 1930.

[42] *Голинков Д.Л.* Крушение антисоветского подполья в СССР: В 2-х кн. 4-е изд. – М., 1986; *Шкаренков Л.К.* Агония белой эмиграции. 3-е изд. – М., 1987.

[43] *Аблова Р.Т.* Содружество советского и болгарского народов в борьбе против фашизма (1941–1945). – М., 1973; *Афанасьев А.* Полынь в чужих краях. Изд. доп. и дораб. – М., 1987.

[44] *Костиков В.* Не будем проклинать изгнанье... (Пути и судьбы русской эмиграции). – М., 1990.

[45] *Пашуто В.Т.* Русские историки – эмигранты в Европе. – М., 1991.

[46] *Серапионова Е.П.* Российская эмиграция в Чехословацкой Республике (20–30-е годы). – М., 1995; *Русская* эмиграция в Европе (20–30-е годы XX века). – М., 1996.

[47] *Соколов А.Г.* Судьбы русской литературной эмиграции 1920-х гг. – М., 1991.

[48] *Пронин А.А.* Историография российской эмиграции. – Екатеринбург, 2000.

[49] *Мелихов Г.В.* Маньчжурия далекая и близкая. – М., 1991; *его же.* Российская эмиграция в Китае (1917–1924 гг.). – М., 1997; *его же.* Белый Харбин: Середина 20-х. – М., 2003.

[50] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 3.

[51] Там же. С. 4–5.

[52] *Тарле Г.Я.* Научный симпозиум по проблемам истории адаптации российских эмигрантов // «Отечественная история» (далее – ОИ), 1995, № 5. С. 198–200; *ее же.* Эмиграционное законодательство России до и после 1917 года (Анализ источников) // Социально-экономическая адаптация российской эмиграции (конец XIX – XX вв.). Сб. статей. – М., 1992. С. 31–61; *Бочарова З.С.* Документы о правовом положении русской эмиграции 1920–30-х годов // Там же. С. 63–70; *Мосейкина М.Н.* Судьбы российских эмигрантов (конец XIX –XX в.) // ННИ, 1998, № 3. С. 236–240; *Ревякина Т.В.* Российская эмиграция в Китае. Проблемы адаптации (20–40-е годы XX в.). – М., 2002.

[53] *Романова В.В.* Российские евреи в Харбине // «Диаспоры», 1999, № 1. С. 115–140; *Чернолуцкая Е.Н.* Из истории армяно-григорианской общины в Харбине // Духовная жизнь Дальнего Востока России: Материалы региональной научно-практической конференции (Хабаровск, 24–26 октября 2000 г.). – Хабаровск, 2000. С. 86–90; *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 70–76; *Аблова Н.Е.* К вопросу о «белорусской общине» в Маньчжурии (1920–1940-е гг.) // «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (М., 23–25 сентября 2003 г.). С. 104–108.

[54] *Аблова Н.Е.* История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). – Мн, 1999; *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Ки-

тае. – Владивосток, 1999. С. 119–149; *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 24–42; *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. Ч. 1. – Владивосток, 2000.

[55] *Спешнев Н.А.* Жизнь русской эмиграции в Пекине (20–40-е гг. XX в.) // Восток–Россия–Запад. С. 157–172; *Хисамутдинов А.* К истории русской общины в Пекине // ПДВ, 2004, № 2. С. 151–156.

[56] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Шанхае: эмигрантские благотворительные и общественные организации (20–30-е гг.) // Восток – Россия – Запад. С. 173–206; *ее же.* Российская эмиграция в Шанхае: торгово-предпринимательская деятельность как способ адаптации и самоутверждения (20–30-е годы XX в.) // Китай в диалоге цивилизаций. С. 768–778.

[57] *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. Ч. 1. С. 261–288.

[58] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии (К.В.Родзаевский: Трагедия личности) // ПДВ, 1991, № 2. С. 109–121; № 3. С. 156–164; *Лазарева С.И.* «Союз русских женщин» со свастикой // ПДВ, 1994, № 3. С. 151–154; *Онегина С.* Письмо К.Родзаевского И.В.Сталину: Вступ. статья // ОИ, 1992, № 3. С. 92–94.

[59] *Православие* на Дальнем Востоке: к 275-летию Российской Духовной Миссии в Китае. – СПб., 1993; *История* Российской Духовной миссии в Китае. Сб. ст. – М., 1996; *Кепинг О.В.* Последний начальник Российской Духовной Миссии в Китае – архиепископ Виктор: жизненный путь // Православие на Дальнем Востоке: к 275 летию Российской Духовной Миссии в Китае; *Тихвинский С.Л.* Начальник 20-й миссии – владыка Виктор (воспоминания генерального консула СССР в Пекине) // Там же; *Поздняев Дионисий, свящ.* Китайская Православная Церковь на пути к автономии // ПДВ, 1998, № 4. С. 127–134; *Прозорова Г.В.* Православное духовенство Харбина // Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае: Материалы междунар. науч. конф., Москва, 19–21 мая 1998 г. / ИРИ РАН. – М., 1998. С. 51–53; *Сердюк М.Б.* Старообрядческое духовенство в Харбине // Там же. С. 66–68; *Аблова Н.Е.* Из истории Русской Православной Церкви в Маньчжурии (к вопросу о периодизации) // «Китайский Благовестник. Журнал Православной церкви в Китае», 2001, № 1. С. 21–31; *Крадин Н.П.* Из истории Русской Церкви в Пекине // Духовная жизнь Дальнего Востока России: Материалы региональной научно-практич. конф. (Хабаровск, 24–26 октября 2000 г.) / Гос. архив Хабаровского края. – Хабаровск, 2000.

[60] *Ипатова А.С.* Празднование 250-летия Российской Духовной Миссии в Китае (1935 г.) // Православие на Дальнем Востоке: к 275-летию Российской Духовной миссии в Китае; *ее же.* Российская Духовная Миссия в Китае: век двадцатый // История Российской Духовной Миссии в Китае. Сб. ст. – М., 1996; и др.

[61] *Аблова Н.Е.* История КВЖД и российской эмиграции в Китае

(первая половина XX в.). – М., 1999. С. 266–269.

[62] *Таскина Е.* Дороги жизни Е.Е.Яшнова // ПДВ, 1993, № 4. С. 44–49; *ее же.* Синологи и краеведы Харбина // ПДВ, 1997, № 2. С. 124–129; *ее же.* Литературное наследие русского Харбина // Харбин. Ветка русского дерева. – Новосибирск, 1991. С. 3–36; *ее же.* [Составление и комментарий к сборнику «Неизвестный Харбин»]. – М.: «Прометей», 1994; *ее же.* [Составление, предисловие и комментарий к научно-популярному изданию «Русский Харбин»]. – М., 1998; *ее же.* Харбин – продукт контактов стран-соседей // ПДВ, 1999, № 4. С. 133–137.

[63] *Таскина Е.* Дороги жизни Е.Е.Яшнова; *ее же.* Синологи и краеведы Харбина; *ее же.* Литературное наследие русского Харбина; *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае; *Крадин Н.П.* Харбин – русская Атлантида. – Хабаровск, 2001; *Кузнецова Т.В.* Деятели русского книжного дела в Китае в 1917–1949 гг. – Хабаровск, 1998; *Ревякина Т.В.* Российская эмиграция в Китае. Проблемы адаптации (20–40-е годы XX в.). – М., 2002; *Курамина Н.В.* Высшая школа в зарубежной России. 1920–1930-е гг. – М., 2003.

[64] *Печерица В.Ф.* Указ. соч. С. 271; *Кочубей О.И., Печерица В.Ф.* Указ. соч. С. 222.

[65] *Кочубей О.И., Печерица В.Ф.* Указ. соч. С. 14.

[66] Там же. С.192–211.

[67] Там же. С.10–42.

[68] *Крадин Н.П.* Харбин – русская Атлантида. – Хабаровск, 2001.

[69] *Аблова Н.Е.* История КВЖД и российской эмиграции в Китае...

[70] *Усов В.Н* Последний император Китая. Пу И (1906–1967). – М., 2003.

[71] *Хисамутдинов А.А.* Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке: Биобиблиографич. словарь. – Владивосток, 2000. С. 3–4.

[72] Там же. С. 327–328, 351–352, 330.

[73] *Таскина Е.П., Хисамутдинов А.А* Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке: Биобиблиографический словарь. – Владивосток, 2000 // ПДВ, 2001, № 3. С. 181–182.

[74] *Ковалевский П.Е.* Зарубежная Россия. История и культурно-просветительная работа русского зарубежья за полвека 1920–1970. – Париж, 1971–1973; *Струве Г.* Русская литература в изгнании. 2-е изд., испр. и доп. – Париж, 1984.

[75] *Балакшин П.* Финал в Китае. Возникновение, развитие и исчезновение Белой Эмиграции на Дальнем Востоке. В 2-х т. – Сан-Франциско-Париж-Нью-Йорк, 1958–1959.

[76] Цит по: ПДВ, 1992, № 1. С. 94.

[77] *Великая* Маньчжурская империя: К десятилетнему юбилею. – Харбин, 1942.

[78] *Петров В.* Город на Сунгари. – Вашингтон, 1984; *его же.* Русский Шанхай // ПДВ, 1991, № 4. С. 211–218; 1992, № 1–3. С. 168–187.

[79] *Раев М.* Россия за рубежом: История культуры русской эмигра-

ции, 1919–1939 / Пер. с англ. Предисловие О.Казниной. – М., 1994. С. 88–89.

[80] Там же. С. 37, 88.

[81] Там же. С. 88–89.

[82] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 35.

[83] *Сон До Чжин* Советско-китайский дипломатический конфликт вокруг КВЖД (1917–1931 гг.): Автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.03. – М.: Ин. востоковедения РАН, 1996. С. 4; *Цзянь Чжуанда.* Панорама культурной жизни: Газеты Харбина и культурная жизнь до 1932 г. // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: Исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: Материалы междунар. научно-практической конференции, Хабаровск, 1–3 июня 1998 г. / Дальневост. гос. науч. б-ка. – Хабаровск, 1998. С. 282 (Далее: Дальний Восток России – Северо-Восток Китая); *Ли Мэн.* Харбин – продукт колониализма // ПДВ, 1999, № 1. С. 97.

[84] *Дацышен В.Г.* Современная китайская историография о значении КВЖД // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 14.

[85] *Ли Мэн.* Указ. соч. С. 98.

[86] *Жао Лянлун* (В сборнике материалов конференции – *Жао Лянглун*). Краткий очерк о русских эмигрантах, проживавших в Харбине с 1917 по 1932 г. // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 286.

[87] *Ли Мэн.* Указ. соч. С. 96–97.

[88] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 5; *Линь Цзюнь.* Советская дипломатия и Китай в 20-е годы: По документам архива МИД России // ННИ, 1997, № 3. С. 50–53. См. также полемику Ю.М.Галеновича с Линь Цзюнем: *Галенович Ю.М.* Россия – Китай: шесть договоров. С. 32–73.

[89] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 5.

[90] Там же. С. 17.

[91] *Тихвинский С.Л.* Вторая международная конференция «Китай в новое время и мир» // ПДВ, 2000, № 6. С. 181–182.

[92] *Шэнь Чжихуа.* Столкновение и урегулирование интересов в процессе переговоров о китайско-советском Договоре 1950 г. // ПДВ, 2002, № 4. С. 120–134.

[93] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 27–28.

[94] Там же. С. 29.

[95] Там же. С. 30–31.

[96] Там же. С. 31–32.

[97] *Ли Жэньнянь.* Произведения русских писателей-эмигрантов в Пекинской библиотеке // ПДВ, 1993, № 1. С. 168–174; *Дяо Шаохуа.* Из истории литературного кружка «Чураевка» при ХСМЛ в Харбине // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 282–285; *Цзянь Чжуанда.* Указ. соч. С. 280–282.

[98] *Цзянь Чжуанда.* Указ. соч. С. 281.

[99] *Ли Шусяо* (В сборнике материалов конференции – *Ли Шу Хиао*). Деятельность Харбинской православной епархии // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 174; *Ли Жэньнянь.* Указ. соч. С. 168.

[100] *Дяо Шаохуа.* Указ. соч. С. 282; *Цзянь Чжуанда* Указ. соч. С. 280; *Ли Жэньнян.* Указ. соч. С. 170;

Wan Zhicheng. Russian Emigrants in Old Shanhai // SASS Papers. – Shanghai. 1996. P. 363–378.

[101] Серия литературы русских эмигрантов в Китае. В 5 т. / Составитель и шеф-переводчик Ли Янлен. Изд-ва Бэйфан и Хэйлунцзян цзяоюй. – Харбин, 2002. Цит. по: *Желоховцев А*. Серия литературы русских эмигрантов в Китае // ПДВ, 2003, № 6. С. 174.

[102] *Ли Шусяо*. Указ. соч. С. 174.

[103] *Ли Мэн*. Указ. соч. С. 101.

[104] *Таскина Е*. Харбин – продукт контактов стран-соседей // ПДВ, 1999, № 4. С. 132–137; *Кирсанов И*. Продолжая тему // Там же. С. 138–139.

[105] *Ли Мэн*. Харбинская «Чураевка» // «Новый журнал», Кн. 224. – Нью-Йорк, 2001. С. 209–227.

[106] *Жао Лянлун*. Указ. соч. С. 287–288.

[107] *Ван Чжичэн*. Шанхай э цяоминь ши (История российской эмиграции в Шанхае). – Шанхай, 1993. С. 88–104, 603–665.

[108] *Цзянь Чжуанда*. Указ. соч. С. 282; *Ли Шусяо*. Указ. соч. С. 174; *Ван Чжичэн*. Указ. соч. С. 90; *Ши Гохуа*. Русские в Китае // ПДВ, 1990, № 2. С. 228–230.

[109] *О'Коннор Т.Э*. Георгий Чичерин и советская внешняя политика 1918–1930. – М., 1991. С. 91, 189–212.

[110] *Harry Schwartz*. Tsars, Mandarins and Commisars. A History of Chinese-Russian Relations. – New York, 1973.

[111] *David Wolff*. To the Harbin Station: The liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. – Stanford, 1999.

[112] *Фендлер К*. Австро-венгерские архивные источники и свидетельство современника о КВЖД и строительстве железных дорог в Корее // ПДВ, 2001, № 6. С. 122–131.

[113] *Mc. Cormach G*. Chang Tso-lin in the Northeast China, 1911–1928. China, Japan and Manchurian Idea. – Stanford, 1977. P. 5.

[114] *Bone Jonathan*. Exporting the Labor Revolution: management-worker Relations on the Chinese Eastern Railway, 1924–1934 // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 92–94; *Ван Сяодун* (в сборнике материалов конференции – *Wang Xiaodong*). The Last Six Years of Russian Enterprising in Harbin, 1946–1952 // Там же. С. 95–96.

[115] *Bone J*. Op. cit. С. 93.

[116] *Blaine Chiasson*. Fn Early History of the Harbin Municipal Council // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 97.

[117] *Wang Xiaodong*. Op. cit. P. 96.

[118] *Berton P*. Cultural Life in Harbin in the 1930-s // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 278; *Lahusen Th*. Silver Screens and Lost Empires, or «Where the Russians used to Live» // Там же. С. 279.

[119] *Lahusen Th*. Op. cit. P. 280.

[120] *Замойски Я*. Русская православная зарубежная церковь, 1928–1938: По материалам польских заграничных служб // ННИ, 1998, № 1. С. 49.

[121] *Годы*, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае: Материалы междунар. научной конференции, посвященной 100-

летию Харбина и КВЖД, 19-21 мая 1998 г. / ИРИ РАН. - М., 1998. 94 с. (далее – Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае); *Дальний* Восток России - Северо-Восток Китая: *100-летие* города Харбина и КВЖД: Материалы научной конференции, Новосибирск, 29 мая 1998 г. / РАН. Сиб. отд. Ин-та истории. - Новосибирск, 1998. 79 с. (далее - 100-летие Харбина и КВЖД).

[122] *Русско*-китайские отношения, 1689-1916: Официальные документы. - М., 1958.

[123] *Документы* внешней политики СССР, 1917-1939 гг.: В 22 т. Т. 7: 1924 г. - М., 1963. С. 331-337, 459-463 (далее - ДВП СССР).

[124] ДВП СССР. Т. 12: 1929 г. - М., 1967. С. 673-676.

[125] ДВП СССР. Т. 13: 1935 г. - М., 1967. С. 204-213.

[126] *Русско-китайские* отношения в XX в. Документы и материалы. Советско-китайские отношения. 1937-1945. Т. IV. В 2-х кн. - М., 2000. Док. 53; *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. Приложения. С. 386-387.

[127] *Русско-китайские* отношения в XX веке. Документы и материалы Советско-китайские отношения. 1937-1945. Т. IV. Док. 719; «Правда», 1950. 14 февр.; *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. Приложения. С. 388-390; 391-393; *Мировицкая Р.А.* Не публиковавшееся дополнительное соглашение к Договору о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР (14 февраля 1950 г.) // Китай в диалоге цивилизаций: К 70-летию академика М.Л.Титаренко / Гл. ред. С.Л.Тихвинский (далее - Китай в диалоге цивилизаций).

[128] «Правда», 1953. 1 и 2 янв.

[129] *Вашингтонская* конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921-1922: Полный перевод актов и документов А.В.Сабанина. - М., 1924.

[130] *Советский* Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1942-1945 гг.: Сб. документов: В 6 т. - М., 1979-1984.

[131] ДВП СССР: 1917-1939 гг. - М., 1957-1993. Т. 1-22.

[132] *Русско-китайские отношения в XX веке.* Документы и материалы. Советско-китайские отношения. 1937-1945. Т. IV. В 2-х кн. / Отв. ред. С.Л.Тихвинский. - М., 2000.

[133] ДВП СССР: 1925-1931 гг. - М., 1963-1968. Т. 8-14.

[134] ДВП СССР: 1931-1939 гг. - М., 1969-1993. Т. 15-22.

[135] *Особый* Район Восточных Провинций Китайской Республики: Справочные сведения об административном и судебном устройстве района. - Харбин, 1927; *Исторический* обзор КВЖД, 1896-1923 / Сост. Е.Х.Нилус. - Харбин, 1923. Т. 1; *Энгельфельд В.В.* Полиция в Китае // Изв. Юридич. факультета в Харбине. 1928. Вып. 5. С. 150-164; *Северная* Маньчжурия. Экономический обзор. - Харбин, 1925; *Деловой* Харбин / Ред. А.М.Урбанович. - Харбин, 1933.

[136] Се-Хэ-Хой. - Харбин [Годовые комплекты за 1936-1939 гг.].

[137] *Государственный* архив Хабаровского края. Ф. Р. 1127, Р. 1128, Р 1129, Р. 829, Р. 830, Р. 831, Р. 1497, Р. 832. Далее: ГАХК.

[138] *Государственный* архив Российской Федерации. Ф. 1397, 1398, 5963 (далее – ГАРФ). См. также: *Фонды Русского заграничного исторического архива в Праге.* Межархивный путеводитель. – М., 1999; *ГАРФ. Путеводитель.* Т. 5. Личные фонды Государственного архива Российской Федерации (1917–2000 гг.). – М., 2001; Т. 6. Перечень фондов Государственного архива Российской Федерации и научно-справочный аппарат к документам архива. – М., 1998.

[139] *Государственный* архив Амурской области. Ф. 32-И, Ф. 10-Р. Далее: ГААО.

[140] *Хэйлунцзянский* провинциальный архив (далее – ХПА). Ф. 83, 92.

[141] ГАРФ. Ф. 290 («Харбинское контрразведывательное отделение»).

[142] ГАХК. Ф. Р. 1267 («Управление Харбинского военного начальника»).

[143] *Справочник*-список руководящего и рядового состава – членов белогвардейского «Союза казаков на Дальнем Востоке», находившегося на территории Маньчжурии. – Хабаровск, 1951 (имеется гриф: «Совершенно секретно») (далее – Справочник-список).

[144] *Арнольдов Л.В.* Китай, как он есть: Гоминдан. Коммунизм. Война. Быт и политика. – Шанхай, 1933; *его же.* Из страны Белаго Солнца: Этюды о Китае. – Шанхай, 1934; *Лидин Н.* Русская эмиграция в Китай // «Русские Записки», 1937 [№] 2. С. 287–339; *Суворин Б.* Российская эмиграция на Дальнем Востоке // «Часовой», 1934. № 111–121; *Нестор, архиеп.* Очерки Дальнего Востока. – Белград, 1934.

[145] *Жиганов В.* Русские в Шанхае: Альбом. – Шанхай, 1936. Цит. по: *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С 236.

[146] *Струве Г.* Указ. соч. С. 377.

[147] *Витте С.Ю.* Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. – М., 1991; *Ламздорф В.Н.* Дневник. 1894–1896. – М., 1991; *Громыко А.А* Памятное. В 2-х кн. – М., 1988.

[148] *Добрынин А.Ф.* Сугубо доверительно. Посол в Вашингтоне при шести президентах США (1962–1986 гг.). – М., 1997; *Кутаков Л Н.* От Пекина до Нью-Йорка: Записки советского ученого и дипломата. – М., 1983; *Ледовский А.М.* Записки дипломата // ПДВ, 1991, № 1. С. 108–118 и др. соч.; *Майский И.М.* Воспоминания советского дипломата. 1925–1945 гг. – М., 1987; *Панюшкин А.С.* Записки посла: Китай. 1939–1944. – М., 1981; *Трояновский О.А.* Через годы и расстояния. – М., 1997; *Федоренко Н.Т.* Дипломатические записи. – М., 1972.

[149] *Браун О.* Китайские записки (1932–1939) / Пер. с нем. В.А.Жаворонкова и др. – М., 1974; *Владимиров П.П.* Особый район Китая, 1942–1945. – М., 1973; *Вишнякова-Акимова В.В.* Два года в восставшем Китае, 1925–1927. Воспоминания. 2-е изд. – М., 1980; *Далин С.А.* Китайские ме-

муары, 1921–1927. 2-е изд. – М., 1982; *По дорогам Китая*, 1937–1945: Воспоминания. – М., 1989; *Черепанов А.И.* Записки военного советника в Китае. 2-е изд. – М., 1976; *Яковлев М.И.* 17 лет в Китае. – М., 1981.

[150] *Маомао.* Мой отец Дэн Сяопин. – М., 1995; *Ли Чжисуй.* Мао Цзэдун. Записки личного врача. В 2-х кн. / Пер. с англ. – Мн.–Смоленск, 1996; *From Emperor to Citizen.* The Autobiography of Aisin-Gioro Pu Yi. – Beijing: «Foreign Languages Press», 1998.

[151] *Гэрмановiч А.Я.* Кiтай – Сiбiр – Масква (успамiны). – Мюнхен: [б.и.], 1962; *Иванов Вс.* [Из харбинского жития] // «Дело не получило благословения Бога». – Хабаровск, 1992. С. 334–338. Далее: «Дело не получило...»; *он же.* Харбин. 20-е годы // Русский Харбин / Сост., предисл. и коммент. Е.П.Таскиной. – М., 1998. С. 13-24. Далее: Русский Харбин; *Кайгородов А.М.* Маньчжурия: август 1945 // ПДВ, № 6. С. 94–103; *Кравченко Л.* Харбин изначальный // Харбин. Ветка русского дерева: Проза, стихи / Сост. Селькина Д.Г., Таскина Е.П. – Новосибирск, 1991. С. 39-61. Далее: Харбин. Ветка русского дерева; *Хаиндрава Л.* Отчий дом // Там же. С. 85–132; *Несмелов Арс.* Сторублевка // Там же. С. 137–148; *Лундстрем О.* О джазе и немного о себе // Русский Харбин. С. 152–160; *Крузенштерн-Петерец Ю.* Воспоминания // «Россияне в Азии», 1994, № 1. С. 19–132; 1997, № 4. С. 124–209; 1998, № 5. С. 25–83.

[152] *Ильина Н.* Возвращение: В 2-х т. – М., 1958–1960; *ее же.* Дороги и судьбы: Автобиограф. проза. – М., 1985.

[153] Цит. по: *Хисамутдинов А.* По странам рассеяния. С. 251.

[154] *Желоховцев А.Н.* Серия литературы русских эмигрантов в Китае. С. 174

[155] *Цветков В.Ж.* Новые публикации источников по истории Белого движения в России (1917–1922 гг.) // ОИ, 2004, № 2. С. 155–159.



Глава 1.

История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX – начале XX в. (1896—1917 гг.)

1.1. Русско-китайские договоренности 1896 г.

Российско-китайские отношения имеют давнюю историю и многовековые традиции: особенно насыщенными они были во второй половине XVII–XX вв. На протяжении этого периода цели и задачи внешнеполитических курсов обоих государств не раз претерпевали существенные изменения, соответственно этому серьезно менялась и международная обстановка на Дальнем Востоке. Основное содержание русско-китайских отношений с конца XVII (Нерчинский договор 1689 г.) и до конца XIX в. (русско-китайский договор 1896 г.) сводилось к становлению межгосударственных отношений путем обмена посольствами и миссиями, урегулированию территориально-пограничных вопросов и развитию торгово-экономических связей.

Новый этап в истории российско-китайских отношений начинается с середины 90-х гг. XIX в. Качественное отличие этого этапа от предыдущего – перемещение центра тяжести российской дальневосточной политики с пограничных вопросов и развития торговых отношений в сторону экономического и политического проникновения в Китай, получения прав экстерриториальности и консульской юрисдикции, всевозможных концессий, а также льгот и привилегий для русских предпринимателей. По сути, это был тот путь, которым несколько ранее начали проникать в Китай западноевропейские страны, США и Япония. В конце XIX в.

объектом колониальных притязаний Японии, Великобритании и США стали также Корея и Маньчжурия[1], территории, непосредственно граничащие с Россией, что затрагивало ее национально-государственные интересы. Это, естественно, вызвало серьезное беспокойство российского правительства, тем более, что дальневосточные владения империи были очень слабо связаны с центральной частью страны, экономически почти не развиты и весьма уязвимы с военной точки зрения. В этой связи было необходимо в качестве одной из первоочередных мер - для укрепления дальневосточных рубежей страны и в целом российских позиций на Дальнем Востоке - приступить к строительству железной дороги, соединяющей центр с дальневосточными окраинами.

В 1891 г. вопрос о строительстве такой дороги - Транссибирской магистрали, обсуждавшийся с начала 70-х гг. XIX в., был решен. Назначение на должность управляющего министерством путей сообщения, а затем министром финансов С.Ю.Витте позволило значительно ускорить сооружение железнодорожной линии от Челябинска до Владивостока. В 1894 г. при обсуждении текущих вопросов строительства Транссиба выяснилось, что для сокращения дороги (спрямления пути) было бы целесообразно часть железной дороги проложить по территории Маньчжурии. Это позволило бы значительно уменьшить материальные расходы и ускорить строительство Транссиба. К тому же, как полагает исследователь А.В.Игнатьев, Витте таким образом хотел «взнуздать своего любимого конька» - железнодорожное строительство в целях экономической экспансии[2].

Сложившаяся на Дальнем Востоке в это время международная расстановка сил благоприятствовала осуществлению данного проекта. С начала 90-х гг. XIX в. Япония проявляла все больший интерес к Корее, стремясь политически и экономически вытеснить оттуда цинский Китай, а также установить свой контроль над Маньчжурией. С этой целью японское правительство развязало в 1894 г. войну против Китая, в результате которой Пекин потерял сюзеренитет над Кореей. Это было зафиксировано Симоносекским договором 17 апреля 1895 г., им же под власть Японии были переданы Тайвань и часть Маньчжурии - Ляодунский полуостров. Пекинское правительство надеялось на содействие западных держав в обуздании захватнических устремлений Токио. Однако Англия и США только приветствовали появление в лице Японии сильного противника России на Дальнем Востоке. В то же время

Россия, ее союзник Франция и Германия потребовали 23 апреля 1895 г. от японского кабинета отказаться от аннексии Ляодунского полуострова. В ноябре 1895 г. Симоносекский мир был пересмотрен: Япония вынуждена была уступить, обязав Китай выплатить дополнительную контрибуцию в 30 млн лян[3]. Китайские историки Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ высказывают интересную мысль: на отношения России и Китая с конца XIX в. прямое влияние оказывали изменения геополитических аспектов и мировой архитектоники[4]. При этом среди других держав мира Япония являлась наиболее жестоким агрессором по отношению к Китаю и имела серьезнейшие противоречия с Россией. Общая ситуация на протяжении долгого времени заключалась в проведении Японией наступательной политики по отношению к Китаю и России, что, в свою очередь, вынуждало эти страны к поиску надлежащего ответа, вплоть до вступления в военно-политические союзы друг с другом[5], первый из которых был заключен в 1896 г.

С.Ю.Витте очень внимательно следил за развитием событий на Дальнем Востоке. Он считал японо-китайскую войну реакцией Японии на строительство Сибирской железной дороги и справедливо полагал, что в участии России в разрешении японокитайского конфликта важен не только прямой, но и косвенный результат – она выступит в роли спасителя Китая, который за это пойдет на уступки Петербургу, в частности, разрешит проведение Транссиба через Маньчжурию[6].

В этом Витте оказался прав. Помощь России в пересмотре части статей Симоносекского мира способствовала значительному улучшению русско-китайских отношений. Витте также умело использовал нужду цинского правительства в деньгах для выплаты Японии первой части контрибуции. Он предложил французским финансистам создать банк, который работал бы «в странах Восточной Азии на самых широких началах» под покровительством российского правительства. В результате русско-французской договоренности Китай получил крупный заем у синдиката французских и русских банков на условиях, которые представлялись настолько благоприятными, словно страна не потерпела сокрушительного военного поражения[7].

В конце 1895 г. Витте организовал Русско-Китайский банк, преследуя этим главную цель – добиться согласия цинского правительства на проведение Сибирской дороги к Владивостоку через Маньчжурию. Получение Россией железнодорожной концессии

должно было привести (и привело) к превращению Северо-Восточного Китая в зону русского влияния и к значительному усилению российских позиций (политических и экономических) в Китае в целом.

Начавшиеся в конце 1895 г. российско-китайские переговоры привели к заключению в Москве 22 мая 1896 г. секретного договора о союзе и постройке КВЖД. Это был первый в истории русско-китайских отношений союзный договор. (Его текст был полностью опубликован только в 1924 г.) Со стороны России договор подписали министр иностранных дел А.Б.Лобанов-Ростовский и министр финансов С.Ю.Витте, со стороны Китая – чрезвычайный посол, один из влиятельнейших государственных деятелей цинского Китая последней четверти XIX в. Ли Хунчжан, прибывший на коронацию Николая II. Договор предусматривал создание военного союза двух государств, который должен был вступить в силу в случае нападения Японии на Россию, Китай или Корею, причем оговаривалось, что во время военных действий все порты Китая будут в случае необходимости открыты для российских военных судов. Основной задачей оборонительного союза России и Китая было предупреждение очередного японского вторжения на континент. Договор предусматривал предоставление Русско-Китайскому банку (а по сути – царскому правительству) права на сооружение и эксплуатацию КВЖД, причем подчеркивалось, что сооружение железнодорожной линии через Северо-Восточный Китай не может служить предлогом для захвата китайской территории и предпринимается в целях облегчения доступа российских войск в пункты, которые могут оказаться под угрозой захвата. Россия получала право транзита своих войск по этой дороге как в военное, так и в мирное время. Договор должен был войти в силу лишь после утверждения цинским правительством контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД[8].

Вслед за союзным договором 1896 г. была разработана специальная конвенция о строительстве дороги, названной по желанию Ли Хунчжана Китайско-Восточной железной дорогой – КВЖД[9]. После одобрения русским и китайским правительствами «Контракт на постройку и эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги» был подписан в Берлине 27 августа 1896 г.

Этот документ, состоявший из 12 статей, предусматривал создание Русско-Китайским банком специального акционерного Общества Китайско-Восточной железной дороги, акционерами

которого могли быть только российские или китайские подданные. Срок концессии устанавливался в 80 лет с начала эксплуатации линии[10]. Китайское правительство получало право выкупить дорогу досрочно, через 36 лет после открытия движения, но только на довольно тяжелых условиях: полного возмещения всех затрат на строительство дороги и уплаты всех сделанных КВЖД долгов с процентами. Почти одновременно было заключено соглашение российского министерства финансов с Русско-Китайским банком, обеспечивающее полный контроль царского правительства над сооружением КВЖД. Земли, находившиеся в собственности китайского государства и «необходимые для постройки, эксплуатации и охраны линии», передавались китайскими властями Обществу КВЖД бесплатно, частновладельческие – за деньги. Контракт предоставлял Обществу право безусловного и исключительного управления своими землями, обеспечивал России важные преимущества: были понижены на целую треть таможенные пошлины; правление КВЖД само устанавливало железнодорожные тарифы; КВЖД была освобождена от целого ряда налогов и пошлин; администрация дороги полностью зависела от Общества КВЖД. Вопрос о собственнике в контракте прямо не ставился, но из всего его содержания явствует, что 80 лет со дня открытия движения (или 36 – если китайское правительство захочет выкупить дорогу) полное и исключительное право эксплуатации линии принадлежит Обществу КВЖД (ст. XII)[11].

Определенные выгоды получала и китайская сторона. С точки зрения долговременных перспектив проведение железнодорожной магистрали в Маньчжурии обусловливало быстрое промышленное развитие этого совершенно отсталого в экономическом отношении края, вызывало приток населения в малонаселенные местности, развитие торговли и строительства, создание новых городов и поселков. Сразу же после окончания строительства цинское правительство, перманентно нуждавшееся в деньгах, получало 7,6 млн руб. золотом от Общества КВЖД[12]. В последнее время в китайской историографии стали появляться объективные оценки строительства КВЖД для развития Северо-Восточного Китая. Так, Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ, указывая, в строительство этой дороги Россия вложила 375 млн рублей, признают, что ее сооружение стимулировало экономическое развитие края, вдоль железнодорожной линии выросли такие города, как Хар-

бин, Чанчунь, расцвели приморские и расположенные вдоль рек города Далянь, Люйшунь, Цзямусы, Фуцзинь. Хозяйственная деятельность железной дороги, расцвет и развитие торгово-экономической жизни городов ускорили модернизацию этого региона[13].

Достигнутые в 1896 г. русско-китайские договоренности - безусловно крупный успех дальневосточной политики С.Ю.Витте, которого с полным основанием можно назвать «крестным отцом» КВЖД. Реализация соглашений должна была привести к серьезному изменению баланса сил на Дальнем Востоке: сама Маньчжурия превращалась в базу российского влияния, царское правительство получало в лице КВЖД мощное средство для проведения своей политики в регионе. Подобные перспективы вызывали серьезное недовольство соперников России на Дальнем Востоке, прежде всего Японии и Англии. Существование такого мощного канала русского воздействия, каковым была КВЖД с ее развитой промышленной основой, разветвленной сетью вспомогательных учреждений и многотысячным русским населением в полосе отчуждения, являлось источником как постоянного раздражения китайских центральных и местных властей, так и острейшего недовольства японского кабинета и правительств западных стран. Договор 1896 г. и строительство КВЖД подготовили почву для возникновения ряда серьезных международных конфликтов на Дальнем Востоке на протяжении всей первой половины XX в. (например, русско-японской войны 1904–1905 гг., советско-китайского конфликта 1929 г. и ряда более мелких инцидентов).

1.2. Строительство КВЖД и основание Харбина

Предварительные работы по сооружению КВЖД начались в 1897 г. одновременно в нескольких направлениях: из Владивостока на запад, к маньчжурской границе, и из Читы на восток, для встречи с идущими из Владивостока строителями. В то же самое время из места пересечения будущей дороги с рекой Сунгари, также на запад и восток, двинулись партии изыскателей.

Первые партии русских инженеров и рабочих прибыли в Маньчжурию летом 1897 г. В то время еще не существовало ни карт, ни топографических съемок тех местностей, по которым предполагалось проложить железную дорогу, а имевшиеся немногие данные не соответствовали истине. Работы были начаты

осенью 1897 г. и продолжались всю зиму, которую изыскателям пришлось провести под открытым небом, при самых жестоких морозах и сильнейших ветрах. Несмотря на тяжелейшие природные условия, отсутствие дорог и прочие трудности, к марту 1898 г. (!) изыскания на Главной линии 12 продвинулись настолько, что можно было приступать к созданию строительного проекта. Подробными изысканиями было охвачено 4 700 км. Аналогичные работы на Южной ветви КВЖД велись ровно год – с весны 1898 г. до весны 1899 г. Всего изыскания на КВЖД продолжались около трех лет – невероятно короткий срок, если учесть, что подобные работы на Канадской Тихоокеанской железной дороге при сходных условиях потребовали 10 лет (с 1869 по 1879 г.)[14]. В итоге инженеры-изыскатели определили общую протяженность Главной линии в 1 500 км, Южной – в 950 км. Таким образом, Обществу КВЖД необходимо было построить 2 450 км рельсового пути, обходные и станционные ветки, разъезды, вспомогательные сооружения, станционные здания и т. п.

Параллельно с проведением изысканий шло создание важнейшего в годы сооружения КВЖД органа – Строительного управления дороги. На должность главного инженера был приглашен уже известный в России строитель Рязанско-Уральской железной дороги А.И.Югович. Он был талантливым инженером, получившим к тому же блестящее образование: окончил с отличием Высшее техническое отделение Лондонской Королевской академии. Его заместителем и помощником был назначен крупный инженер, выпускник Института инженеров путей сообщения С.В.Игнациус. Югович пригласил на строительство КВЖД знакомого ему по совместной работе князя С.Н.Хилкова, также выпускника Института инженеров путей сообщения. Позже – с 1906 по 1911 г. – он был первым заместителем Управляющего КВЖД.

Земляные работы на Главной линии КВЖД начались 16 августа 1898 г., на Южной – ровно год спустя. К лету 1900 г. на всей линии было уложено около 1 400 км пути, на отдельных участках даже осуществлялось движение. План строительных работ предполагал сдачу дороги в эксплуатацию в 1902 г. Однако ход строительства был нарушен вспыхнувшим в 1898 г. восстанием ихэтуаней, охватившем Восточный, Северный и Северо-Восточный (Маньчжурию) Китай. Оно распространилось даже на территорию России с формальным объявлением пограничными китайскими властями войны России[15]. Восставшие почти полностью раз-

рушили железнодорожное полотно (из 1400 км осталось только 430 км), срубили телеграфные столбы, сожгли почти все станционные постройки. Общая сумма убытков, понесенных КВЖД, составила 71 млн руб. (Позже эта сумма была возмещена пекинским правительством.)

В середине июля 1900 г. Россия ввела в Маньчжурию крупный военный контингент. Войска не проводили там никаких массовых репрессий по отношению к мирному населению, но беспощадно подавляли очаги восставших ихэтуаней, группы китайских войск и хунхузов[16].

После подавления боксерского восстания в Маньчжурии русские строители предприняли самые энергичные усилия для ремонта разрушенной дороги. В ноябре 1900 г. уже был восстановлен участок от Харбина на запад до Цицикара. В феврале 1901 г. была произведена смычка пути от Харбина до Владивостока. Южная, наиболее пострадавшая линия была восстановлена в июле 1901 г.

В это же время в Петербурге проходили русско-китайские переговоры по выработке общего соглашения с Китаем относительно Маньчжурии. В основном они касались условий вывода русского военного контингента. Однако его эвакуацию русская дипломатия стремилась обеспечить некоторыми гарантиями, дававшими возможность закрепить в Маньчжурии доминирующее влияние России[17]. Переговоры затянулись из-за противодействия держав, соперничавших с Россией в этом регионе и непоследовательности политики Николая II. Но об этом речь пойдет ниже.

Боксерское восстание со всей наглядностью показало, что как сама дорога, так и население полосы отчуждения нуждались в постоянной защите. Еще в 1897 г. началось формирование специальных воинских подразделений для охраны КВЖД и борьбы с хунхузами. Во главе Охранной стражи, первоначально состоявшей из 5 конных сотен, стоял полковник А.А.Гернгросс. Как вспоминал С.Ю.Витте, Охранная стража сначала набиралась из отставных военных или якобы вышедших в отставку, так как «непосредственно военных на Восточно-Китайской железной дороге держать было невозможно». В 1900 г. Охранная стража КВЖД (со штабом в Харбине) объединяла 8 рот и 19 сотен, 2000 штыков и 2500 шашек[18], поскольку, по словам того же Витте, «мы начали действовать более открыто»[19].

Знаменательной датой в истории КВЖД стало 1 июля 1903 г.: в этот день дорога была передана в ведение Эксплуатационного управления. Тем самым в России была открыта новая железнодорожная линия Москва – Тихоокеанское побережье, кратчайший путь из Европы в Азию. Всего на линии было построено 92 станции и 9 туннелей. Самое грандиозное из сооружений КВЖД - Хинганский туннель, длиной 3077 м, проходивший на высоте 970 м над уровнем моря. Он стал широко известен благодаря большому достижению русской инженерной мысли – сомкнутой «петле» (с радиусом 320 м, причем нижний ее путь проходил в каменной трубе с отверстием 9,5 м под насыпью верхнего пути, достигающего 24 м высоты)[20]. Правда, полностью туннель был построен только к ноябрю 1903 г. Вообще незавершенных работ на дороге к моменту начала эксплуатации было еще много, всего на сумму в 57 млн руб. Тем не менее это было завершение грандиозного для того времени по размаху и срокам исполнения железнодорожного предприятия. Только жилых домов для рабочих и служащих КВЖД было построено общей площадью 280 тыс. м². Были также сооружены огромные Главные механические мастерские – площадью 600 тыс. м²[21]. Затраты на строительство КВЖД за 1897–1903 гг. составили более 375 млн руб. золотом[22].

Управляющим дорогой (по соглашению министра финансов С.Ю.Витте с военным министром) был назначен бывший начальник Закаспийской железной дороги полковник (позже – генерал-лейтенант) Д.Л.Хорват.

Наиболее подходящим во всех отношениях местом для административного центра дороги был Харбин. Удобное географическое положение Харбина на пересечении большого водного пути и железной дороги предопределило быстрое развитие города, превратило его в крупный населенный пункт, который стал проводником русской культуры в Маньчжурии.

Своим возникновением Харбин обязан сооружению КВЖД и русским строителям дороги. Нельзя не согласиться с харбинской уроженкой, талантливой писательницей Л.Кравченко, еще в 1929 г. с пафосом утверждавшей: «…того, что на пустом, практически, месте (не считая глинобитных деревушек), на высоком сунгарийском берегу, русскими именно стал возводиться город, до того на карте мира не существовавший, у истории – не отнять»[23].

1.3. Харбин в начале XX в.

Осенью 1897 г. в Маньчжурии в районе Хуланьган-Ашихэ проводил изыскания один из помощников князя С.Н.Хилкова - инженер Адам Иванович Шидловский. Он-то и нашел подходящее место для постройки центра будущей КВЖД - в точке пересечения дороги с широкой водной артерией (Сунгари), связывавшей строителей кратчайшим и наиболее удобным путем с русской территорией. Место под будущий город было выбрано в треугольнике между трассой КВЖД, рекой Сунгари и ее притоком Ашихэ. Туда весной 1898 г. прибыл инженер Шидловский с небольшим отрядом - человек 30 (рабочие, техники, фельдшер, метеоролог) и Кубанской казачьей полусотней охраны для подготовки к прибытию строителей и грузов из Хабаровска, ожидавшегося в мае 1898 г. 10 апреля 1898 г. авангард Шидловского прибыл в г. Ашихэ. Участник этой экспедиции, астроном и метеоролог Владимир Николаевич Веселовзоров, приглашенный на строительство КВЖД для устройства метеорологической станции, впоследствии вспоминал, что ничего подходящего из помещений для размещения главной конторы Строительного управления найти не удалось. «На значительном расстоянии от нас впереди, -- писал В.Н.Веселовзоров, — виднелась река; вдоль нее тянулась сравнительно узкая возвышенность, на которой можно было рассмотреть небольшую крепость (импань)... Там, где теперь Городской сад, заметна была деревушка из нескольких фанз. Такая же деревушка была видна в центре площади, занятой теперь Фудзядяном. Между прибрежной возвышенностью и новогородней террасой было обширное пространство воды с островками, покрытыми пожелтевшей водой и прошлогодним камышом. Не было никаких признаков дороги, ведущей к берегу»[24]. Таким образом, берег Сунгари, выбранный для строительства Харбина, представлял собой пустынную болотистую равнину с небольшими, редко разбросанными деревушками из нескольких фанз.

Поскольку у Шидловского уже не оставалось времени для строительства новых помещений, он решил использовать заброшенный после нападения хунхузов ханшинный завод (для производства водки - ханки), расположенный в 8 верстах от берега Сунгари. Здесь было 32 фанзы (глинобитные и кирпичные), которые хотя и начали приходить в ветхость, но имели стены и

крыши. Поскольку привести их в порядок не представляло труда, Шидловский смог уговорить двух хозяев завода уступить все имение за 8000 лян серебра. (Шидловскому были выданы перелитые из двухпудовых серебряных болванок мелкие плитки на сумму 100000 руб. для расплаты в Маньчжурии.) Русские строители из отряда Шидловского при помощи китайцев из Ашихэ быстро привели фанзы в более или менее приличный вид[25].

Разноречивы мнения историков и мемуаристов по поводу даты основания Харбина. Версий несколько. Исследователь Маньчжурии Б.А.Анучин в работе «Географическое описание Маньчжурии» отмечал: «Здесь, в теперешнем «Мостовом поселке» (на Пристани, на берегу Сунгари. – *Н.А.*), 16 мая 1898 г. был заложен инженером Шидловским барак. Эту дату и приходится принять за дату основания г. Харбина»[26]. Автор книги «Город на Сунгари», харбинец по рождению В.Петров считает, что «16 мая 1898 г. в 8 верстах от берега Сунгари был возведен первый барак строителей железной дороги. Вокруг этого 1 барака выросло небольшое селение, которое позже стало называться «Старый Харбин»»[27]. Л.Кравченко находит, по-видимому, верное объяснение этому странному совпадению даты и расхождению места возникновения Харбина: «Скорее всего, Шидловский, со свойственной инженерам старой школы ответственностью, дал команду строить оба барака *одновременно* там, где это требовалось для дела». Сама же писательница считает «днем начала города» 12 апреля 1898 г., когда «на другой день по прибытии» «конная группа во главе с Шидловским смотрит с высоты на палево-желтых оттенков низину и блеск великой желтой реки»[28]. П.Чаров в книге «Город и окрестности» (Харбин, 1930) считает, что официальным днем основания Харбина (как впервые официально зафиксированного на бумаге) нужно считать 26 апреля 1898 г. – день первой строчки наблюдений метеорологической станции будущего города[29]. Большое распространение получила версия, приведенная в работе «Исторический обзор КВЖД»: 28 мая (9 июня) 1898 г. на пароходе «Благовещенск» из Хабаровска на берег Сунгари прибыло Строительное управление КВЖД с заместителем главного инженера С.В.Игнациусом. И так как сразу же, в день прибытия, Строительное управление начало официальную деятельность, то этот день – 28 мая 1898 г. – и следует считать начальной датой постройки железной дороги и днем рождения Харбина[30]. Однако все расхождения, приведенные выше, представляются не столь существенны-

ми, поскольку очевидно одно: Харбин обязан своим возникновением сооружению КВЖД и ведет свою историю с апреля–мая 1898 г. – времени строительства первых зданий города.

Намного сложнее выяснить происхождение названия города. С самого начала – в официальных планах (с 1899 г.), переписке, на медной доске на Свято-Николаевском соборе – город именовался железнодорожным поселком Сунгари. Но это название не прижилось. Сами горожане все чаще называли его Харбином (хотя вначале это название относилось только к Старому городу) и уже в 1901 г. поселок Сунгари был официально переименован в город Харбин. До сих пор в отечественной литературе так и не выяснено происхождение этого названия, хотя существует несколько различных версий возникновения этого слова.

Все исследователи сходятся в том, что Харбин – слово не китайское, и иероглифы, которыми оно пишется, можно перевести по-разному. Одни переводят слово «Ха-эр-бинь» как «высокий берег», другие – как «веселая» или «красивая (хорошая) могила»[31], третьи вовсе считают перевод бессмысленным. Одна из попыток выяснить этимологию слова «Харбин» исходит из монгольского слова «хараба» – «баранья лопатка», так как возвышенность, где впоследствии был разбит Новый город, походила (с высоты птичьего полета?! – *Н.А.*) на нее очертаниями. Существует также мнение, что название взято из маньчжурского языка и означает «брод» или «переправа»[32].

Одно из вероятных объяснений возникновения названия города принадлежит известному путешественнику и исследователю Дальнего Востока Э.Э.Анерту. В 1896 г., путешествуя по Маньчжурии, он обнаружил на правом берегу Сунгари «селение Хаобин, возле которого расположен большой винокуренный завод (разрушенный наводнением 1896 г.). К северо-востоку, в семи верстах, уже на террасе находился другой большой винокуренный завод... В 1897–1898 гг. оба завода и окрестная земля были куплены железной дорогой и превращены в железнодорожную пристань и поселок»[33]. По мнению Анерта, слово «Харбин» произошло от названия этой небольшой деревушки – Хао-бин.

Однако современный историк Г.В.Мелихов, предпринявший попытку наиболее полно и обоснованно объяснить происхождение этого названия, полностью опровергает гипотезу Анерта. Он утверждает, что никакого селения Хао-бин в 1897–1898 гг. на правом берегу Сунгари не существовало. Китайские иероглифы, которы-

ми пишется это слово, – транскрипция, так как само слово – не китайское и является заимствованным и позднее окитаенным названием этой местности[34]. Г.В.Мелихов считает, что производное китайское «Хаэрбинь» произошло от «русского названия «Харбин», которым основатели города, первые русские поселенцы, назвали местность, в которой поселились, и город, который они создали. То есть Харбин – слово русское»[35]. Однако само название русские образовали от основного корня монгольского или маньчжурского происхождения. В монгольском языке «хараба» означает «кость (бараньей) лопатки» и именно так местные монголы могли назвать возвышенность в центре современного Харбина. Наиболее вероятен, по мнению исследователя, маньчжурский корень – от слова «харба», означающего «брод», «переправа». Еще в конце XVII – начале XVIII в. и на протяжении XIX в. именно в районе современного Харбина была переправа через Сунгари, поэтому маньчжурское название «харба» вполне подходит к этой местности. Затем русские первопроходцы присоединили к маньчжурскому слову «исконно русский суффикс принадлежности «-ин» (как в «сестрин», «мамин»)». В пользу этого толкования Мелихов приводит еще один довод: в разговорной речи харбинцев длительное время сохранялось ударение на первом слоге – Харбин[36]. Несмотря на убедительность многих аргументов ученого, вопрос о происхождении названия «Харбин» еще остается открытым; необходимо исследование специалистов в области истории языка и исторической грамматики (как русской, так и китайской). Попутно следует отметить, что русские старожилы в Маньчжурии считали правильным (в отличие от современного произношения) ставить ударение при склонении этого слова на последнем слоге.

В китайской историографии, ранее обходившей молчанием как само возникновение города, так и происхождение его названия, в последнее время появилось свое толкование слова «Харбин». Историк Ли Мэн говорит о том, что еще в 1864 г. в официальном документе «маньчжурское слово «Харбин» упоминается в смысле «узкий остров», находящийся на реке Сунгари, напротив нынешнего Харбина»[37].

Итак, в мае 1898 г. на правом берегу Сунгари закипела оживленная работа. Строительство города начиналось в двух пунктах – на месте ханшинного завода и в месте причала пароходов. Железнодорожная администрация расширила на территории будущего города полосу отчуждения[38] на значительную площадь в

6 200 га. Здесь очень быстро выросли три основных района города: Старый Харбин (быстро захиревший и ставший дальней окраиной), Новый город (административно-чиновничья часть) и Пристань (торгово-промышленно-ремесленный район).

По воспоминаниям известного дальневосточного писателя Н.А.Байкова, в самом начале строительства Харбин представлял собой «сплошное топкое болото, заросшее осокой и камышом, где водилось много уток, куликов, бекасов, на которых охотились весной и осенью местные охотники»[39]. Можно только поражаться смелости и уверенности в себе русских строителей, начавших в подобном месте работы по исполнению грандиозного проекта - строительству административно-хозяйственного центра КВЖД с громадным комплексом зданий для Управления дороги и Правления Общества КВЖД, с широкими проспектами и большими площадями, церквами, больницами, школами, жилыми домами для служащих и рабочих дороги и т. п. Надо отметить, что этот план был блестяще воплощен в жизнь.

Особенно бурный размах строительство приобрело при инженере И.И.Обломиевском, который, по сути, и явился создателем Нового города. При нем был сооружен громадный комплекс зданий Управления железной дороги на Большом проспекте, долгое время считавшийся самым большим по площади на Дальнем Востоке. По другую сторону Большого проспекта выросло нарядное здание Железнодорожного собрания (Желсоб) с прекрасными залами и сценой (Желсоб долгое время был одним из главных очагов русской культуры в полосе отчуждения.) Здесь же были построены здания Коммерческих училищ КВЖД (мужского и женского) - первых учебных заведений в Харбине. На Вокзальном проспекте в начале 1903 г. появилось здание Русско-Китайского банка, здесь же было построено Гарнизонное собрание (позже в нем разместилось Правление Общества КВЖД). Все здания были кирпичными или каменными, имели центральное отопление и водопровод. Одна из главных достопримечательностей Харбина и предмет особой гордости харбинцев - Соборная площадь со знаменитым Свято-Николаевским собором в центре. Храм был заложен весной 1899 г. по проекту петербургского архитектора Подлевского. Л.Кравченко в романе «Кувшин из раскопа» приводит широко распространенное в Харбине мнение о том, что «собор... рубили русские мастера на Вологодчине, а затем заново собирали в Харбине»[40]. Однако документальных до-

казательств этому факту нет. Храм был чисто деревянным (его часто называли «шоколадным» из-за темного цвета бревенчатых стен), имел в плане форму креста и был с шатровыми перекрытиями; звонница была украшена главами с шашечным покрытием вологодского типа и резными колонками в древнерусском стиле. Построен храм был уже в 1899 г., а 18 декабря 1900 г. состоялось его торжественное освящение. Свято-Николаевский собор играл очень важную роль в духовной жизни Харбина – как до 1917 г., так и в эмигрантский период. Недаром старостами собора были обычно самые уважаемые жители Харбина – князь С.Н.Хилков, генерал Д.Л.Хорват, инженер Б.В.Остроумов и др. Храм был горячо любим русскими жителями Маньчжурии, о чем сохранилось много трогательных воспоминаний. Одно из поэтических посвящений Харбинскому кафедральному Свято-Николаевскому собору принадлежит поэту-эмигранту Георгию Сатовскому:

Как корабль в житейском бурном море,
Верное прибежище средь бурь,
С окружающим бетоном споря,
Ты вознес свои шатры в лазурь.
И теперь средь холода изгнанья
Ты вознесся в плеске голубей,
Как священное обетованье
Воскресенья Родины моей!
(«Корабль». Харбин, 1942)

Судьба храма, просуществовавшего без малого 67 лет, трагична. В ночь с 22 на 23 августа 1966 г. он был сожжен хунвейбинами[41]. На его месте в центре Соборной площади был сооружен памятник «героям культурной революции», просуществовавший, однако, недолго. Затем на месте Свято-Николаевского собора был небольшой скверик с цветочными клумбами, сейчас – стеклянная крыша подземного торгового города.

Если строительству Нового города Строительное управление КВЖД уделяло максимум внимания, осуществляя его точно по проекту и под строгим контролем, то Пристань развивалась исключительно благодаря частной инициативе и без всяких строительных планов. Возникла она естественным, самобытным путем – из первых поселков русских и китайских рабочих, поэтому и застраивалась очень своеобразно: каменные двух- и трехэтажные дома разбогатевших предпринимателей соседствовали с

деревянными избами и глиняными фанзами. Пристань быстро превращалась в крупный торгово-промышленный поселок, поэтому Строительное управление решило воспрепятствовать самовольной застройке района: составило специальный план, произвело разбивку улиц и кварталов и даже ввело полицейскую охрану. Однако жизнь этого района Харбина так и не удалось ввести в законопослушное русло. Один из ярких примеров самоуправства жителей Пристани – возникновение Китайской улицы, еще одной достопримечательности Харбина. Осенью 1898 г. группы китайцев и маньчжур самовольно распланировали эту часть Пристани и произвели разбивку участков колышками. Несмотря на приказы начальника участка С.Н.Хилкова «убрать колышки», мазанки вырастали ряд за рядом, создавая «китайскую» улицу. В итоге князь Хилков вынужден был сдаться и узаконить разбивку земельных участков[42]. Позже китайские глинобитные домишки были заменены солидными каменными зданиями. Вот как выглядела, по воспоминаниям Л.Кравченко, эта улица – «символ одной из двух главных «ипостасей» Харбина – торговой, тогда как Большой проспект в Новом Городе являл собой второе его – кавэжэдэковское лицо... Подобие некое нашего Кузнецкого моста в Москве и даже петербургского Невского в уменьшенном варианте – кирпичная вычурность фасадов с куполами завершия... с «маркизами» полотняными – над стеклом витрин, солидность «торговых домов и К», во всем национальном многообразии (от Петрова до Цхомелидзе-Микатадзе, Ипсиланти) и, конечно, кругло цокающая булыжная мостовая, что помнится многим...»[43]. Китайская улица, одна из немногих улиц Харбина, сохранившая пока еще почти полностью прежний вид и сегодня.

Бурный рост Харбина отмечался современниками как явление феноменальное. Функционирование дороги и быстро растущее население города требовали не только рабочих и служащих, но и различных ремесленников и мастеровых, торговцев, промышленников, учителей, врачей, адвокатов, священников и т.д. Всеволод Иванов отмечал, что Харбин стал «расти как на дрожжах, стремительно, на глазах, как растут тополя в Маньчжурии, обрастать по берегу Сунгари новым городом и Фуцзедяном[44] (так в тексте. – *Н.А.*) и вокруг этими разными городками-спутниками – Нахаловкой, Корпусным городком, Чинхе, Гондаттьевкой. За 20 лет вырос огромный, как Одесса, скороспелый город, развернулось много поселков на западе, на востоке и на юге по железной дороге...»[45].

По данным на 1923 г. помимо 3 основных известных нам районов города (Пристань, Новый город и Старый Харбин) существовало 12 городков и поселков в черте Харбина (Модягоу, Гондаттьевский поселок, Славянский городок, Алексеевка, Госпитальный городок, Корпусной городок, Саманный городок, Московские казармы, Остроумовский городок, Сунгарийский городок, или знаменитая Нахаловка[46], Мостовой поселок, Левый берег Сунгари – Затон[47]. По окраинам Харбина, разбившись по специальностям, селились менее зажиточные слои населения: в Мостовом поселке – строители Сунгарийского моста, в Алексеевке – извозчики и ремесленники и т. д. А в Модягоу, харбинском «Царском селе», напротив, жили богатые люди. Позже этот район станет эпицентром русской части Харбина, «эмигрантской», в противовес «железнодорожной» – Нового города и «коммерческой» – Пристани[48].

Говоря о строительстве Харбина, нельзя не упомянуть знаменитые «кавэжэдэковские» дома для рабочих и служащих дороги. Администрация дороги придавала жилищному вопросу очень большое значение: уже к началу эксплуатации дороги жилой фонд КВЖД составлял 280 тыс. кв. м общей площадью. Начиная с 1901 г. ежегодно жилых домов строилось площадью до 22 750 кв. м[49]. Большая часть жилых домов строилась в Новом городе, это были, в основном, двухквартирные одноэтажные дома и двухэтажные здания (из 4–6 квартир). Для административных чинов возводились особняки. Для рабочих и служащих Главных механических мастерских дома, одно- и двухэтажные, строились на Пристани и были, как правило, проще по устройству, чем новогородние. Дома окружали садами и цветниками, стараясь по возможности не вырубать уже растущие деревья[50]. Во дворах были сараи, летние кухни, ледники и другие подсобные строения. При большинстве квартир имелись веранды, удобства для прислуги[51]. Администрация КВЖД считала необходимым обеспечение каждого сотрудника дороги казенной квартирой: помимо высокого жалования, это служило важным доводом для привлечения людей на работу в далекую и суровую Маньчжурию. Недаром почти во всех произведениях харбинских писателей, посвященных жизни русских, можно встретить ностальгические воспоминания о «казенной квартире в краснокирпичном доме той типовой кавэжэдэковской постройки, что стояли по всей полосе отчуждения от Отпора до Гродекова и где было все для жизни русского человека – погреб-ледник во дворе, и сараи-коровники, и, конечно, ве-

ранда, на которой при медлительных маньчжурских закатах можно было пить чай с вареньем из всего ягодного, растущего рядом в тайге и малиново-смородиновых палисадниках»[52].

Так в Маньчжурии возник этот необычный город – русский город, построенный русскими для русской железной дороги на китайской земле. Возведенный в самом центре богатой черноземной маньчжурской равнины, Харбин стал расти со сказочной быстротой. В.Петров считает, что размах его роста был чисто американским и в этом Харбин может быть сравним с американскими городами «дикого Запада»[53]. Действительно, Харбин стал привлекать внимание дельцов самого разного толка, кинувшихся «делать деньги» на девственных просторах Маньчжурии. Со всех концов Российской империи сюда хлынули коммерсанты, подрядчики, биржевики, спекулянты, а также и простой люд – рабочие, ремесленники, лавочники, прислуга и т. п. Архивные документы зафиксировали массовый приток на КВЖД населения из западных губерний России (особенно белорусских и украинских), представителей самых разных специальностей[54]. Особенно быстро богатели люди, занимавшиеся подрядами на строительстве дороги и работавшие в лесообрабатывающей промышленности, торговле. Однако как и на «диком Западе», баснословные состояния, создававшиеся в Харбине со сказочной быстротой, чаще всего так же быстро «лопались» или проматывались.

Жизнь в Маньчжурии до Первой мировой войны была относительно дешева, а труд оплачивался сравнительно высоко. Так, рядовой счетовод получал 1 200–1 300 руб. в год, конторщик – 700–1 000 руб. – при цене хлеба 4–5 коп. фунт, бутылки молока – 8–10, мяса – 10–15 коп. фунт; шевиотовый костюм стоил 18–20 руб., а драповое пальто – 25 руб.[55] В начале существования Харбина впервые попавших в город вообще поражало несоответствие цен; так, за пустую бутылку китайские крестьяне давали курицу, а побриться у парикмахера стоило 2 руб. золотом[56].

Конечно, относительное благополучие наблюдалось, во-первых, только у части русского населения Харбина, а подавляющее большинство китайцев и некоторые русские жители города пребывали в постоянной нищете; во-вторых, это благополучие достигалось за счет значительных государственных вливаний в развитие КВЖД и всей инфраструктуры полосы отчуждения. Администрация КВЖД вкладывала огромные средства в строительство жилых зданий, школ, больниц, средств связи и т. п., чем и обес-

печивалось материальное благополучие жителей «счастливой Хорватии» (так шутливо называли полосу отчуждения в годы управления КВЖД Д.Л.Хорватом – в 1903–1920 гг.).

Яркую и точную характеристику возникновения и развития Харбина дал один из русских журналистов, оказавшийся в Маньчжурии в 1904–1905 гг.: «По своей идее, по своему географическому положению Харбин задуман превосходно. Немного найдется таких искусственно созданных городов, которые в 5–8 лет своего существования успели бы вырасти из никому не известной деревушки в огромный город и зажить собственною широкою торговою жизнью. Правда, Харбин был озолочен сперва постройкой железной дороги, а затем пребыванием в Маньчжурии миллионной русской армии. Какова бы ни была дальнейшая судьба Маньчжурии, Харбин навсегда останется важным торговым и административным центром благодаря своему блестящему положению на перекрестке различных водных, сухих, железных и торговых дорог»[57]. Жизнь полностью подтвердила правоту последнего утверждения.

Какова же была численность российского населения Харбина в дооктябрьский период его истории? Первые данные о числе русских жителей Харбина относятся к 1899 г.: 14 тыс. человек населения и 5 тыс. – Охранной стражи[58]. 15 мая 1903 г. в Харбине была проведена первая в его истории перепись населения, показавшая 15 579 русских подданных и 28 338 китайцев; всего в Харбине (без Фуцзядяня) проживало 44 576 человек[59].

Необходимо отметить, что все статистические данные за период 1898–1923 гг., приводимые Земельным отделом КВЖД, отличаются большой точностью, так как эта служба дороги считала статистическое изучение КВЖД и российской колонии в Маньчжурии одной из своих важнейших задач и проводила статистические обследования на уровне последних достижений знаменитой российской статистики. Так, по данным Земельного отдела, к концу 1905 г. постоянных жителей в Харбине насчитывалось более 40 тыс. (различных национальностей Российской империи). В 1907 г. всего в полосе отчуждения проживало 48 870 российских граждан[60]. Бурный рост Харбина привел к тому, что уже к 1917 г. число его жителей превысило 100 тыс. человек, из них русских было свыше 40 тыс.[61]

Все многообразие факторов – и то, что город вырос практически в безлюдной местности, и то, что создавался он по россий-

ским градостроительным образцам начала XX в., и значительный приток российского населения в полосу отчуждения, и реальная забота администрации КВЖД об устройстве именно русского быта и русского образа жизни на чужой земле, а также русская духовная и культурная жизнь - все это создало феномен Харбина - уникального города, не имевшего тогда аналогов в мире. Харбин - уже давно не существующий русский Харбин - оставил глубокий след в памяти живших в нем и любивших его людей, волею случая или собственного выбора оказавшихся изгнанниками. Именно здесь, в Маньчжурии, они жили иллюзией сохранения хотя бы части, осколка горячо любимой ими и уже не существующей России. «Заметает с шуршаньем желтый песок зелень, улицы, рельсы стальные... В жарком саване пыльном заснул уголок прежней, грустной, любимой России» — писал об этом чувстве Г.Сатовский («Аньда». Харбин, 1942).

Долго, по сути до 1935 г., полоса отчуждения и сам Харбин позволяли этой иллюзии питать и поддерживать и само существование русских беженцев, и их реальные планы на будущее, и их бесплодные мечты и несбывшиеся надежды. Русские люди в полосе отчуждения никогда не чувствовали себя за границей, «настолько кругом было много своих - машинистов и служащих дистанции, и Дорога возила их, не ощущая границы, в Никольск-Уссурийский, где учились в гимназии их дети, в гости к родне во Владивосток и на заимку под Шкотово...»[62]. Такое полное отсутствие чувства «заграницы» объяснялось также и существовавшим в полосе отчуждения порядком управления. Еще в самом начале строительства КВЖД по предложению главного инженера А.И.Юговича в трех провинциях (Хэйлунцзян, Гирин, Фэнтянь), по которым проходила дорога, были открыты Дипломатические бюро для исполнения консульских функций. Настоящие консульства появились в Маньчжурии в 1907 г. Российские консульства и вице-консульства были открыты в Харбине, Цицикаре, Хайларе, Куаньченцзы (Чанчунь), Мукдене (Шэньян), Дальнем (Далянь, Дайрен). По мере роста российского населения на линии, строительства новых населенных пунктов, возникновения множества разного рода учреждений, промышленных предприятий, торговых фирм и т. п. возникало и становилось неотложной потребностью определение порядка административного управления полосой отчуждения. После Портсмутского мира 1905 г. правительство России возложило всю полноту административной власти на

КВЖД на Управляющего дорогой, а непосредственное ее осуществление поручалось специально созданному Управлению гражданской частью. Это Управление состояло из нескольких отделов (Гражданская, Полицейская, Врачебная и Ветеринарная части, Земельный отдел и Отдел сношений с китайскими властями), деятельность которых контролировалась Министерством финансов России[63]. В 1907 г. Николай II подписал положение об административных правах и обязанностях Управляющего КВЖД[64]. В этом положении определялись также права периодических изданий в полосе отчуждения: харбинская печать была полностью приравнена ко всей русской прессе, а социал-демократические издания стали выходить только нелегально[65].

В 1910–1917 гг. для более строгого контроля за деятельностью железнодорожной администрации всех уровней при Управляющем дорогой был создан Особый совет - из помощника Управляющего по гражданской части, российского Генерального консула в Харбине, председателя и прокурора Пограничного суда[66]. Такой порядок административного управления существовал в полосе отчуждения до 5 марта 1921 г. - в связи с отменой прав экстерриториальности для русских. Гражданское Управление было упразднено, а власть полностью перешла к созданному китайцами Управлению главноначальствующего Особого Района Восточных Провинций (ОРВП).

В полосе отчуждения действовали также российская железнодорожная полиция (с 1907 г.) и прекрасно организованное сыскное отделение (с 1908 г.), активно боровшееся с наркоманией и другими преступлениями. В судебном отношении полоса отчуждения находилась в юрисдикции Владивостокского и Читинского судов. Для Южной ветви был создан специальный Порт-Артурский суд, переведенный во время русско-японской войны в Харбин и широко известный с 1906 г. как Пограничный суд. 1 октября 1920 г. российское судопроизводство в полосе отчуждения также было прекращено китайскими властями[67]. В этом же году полицейские функции перешли в руки местной китайской администрации, хотя русские сотрудники и были оставлены на своих местах, но уже в качестве китайских служащих. Китайцы высоко ценили работу русских полицейских, и особенно уголовного розыска, умело обезвреживавших как китайский, так и иностранный уголовный элемент[68].

Нельзя не сказать о муниципальном управлении в городах полосы отчуждения (Харбине, Маньчжурии, Хайларе, Цицикаре,

Бухэду, Ханьдаохэцзы), осуществлявшемся с 1 апреля 1908 г. на основе российских положений о городском самоуправлении. Избирательные права в Харбине предоставлялись не только домовладельцам, но и съемщикам квартир (не менее 600 руб. в год) – по образцу Москвы, Петербурга и Одессы. По достигнутому в 1911 г. «апрельскому соглашению» представители китайского населения городов должны были входить в состав муниципальных органов (в Харбине – всего 3 китайца). В 1914 г. было достигнуто соглашение с западными консулами, по которому иностранные жители Харбина должны были платить налоги и входить в органы городского самоуправления[69]. Таким образом, многие расходы по благоустройству города, поселков линии, организации медицинской и санитарно-ветеринарной служб, образованию, благотворительности, которые раньше тяжелым бременем ложились на казну КВЖД, теперь оплачивались из городских бюджетов. Этот порядок городского самоуправления сохранялся в полосе отчуждения до 30 марта 1926 г., а 1 ноября того же года были созданы новые муниципальные органы – теперь уже только из китайцев[70]. Таким образом, с полным основанием можно сделать вывод – жизнь российского населения в Харбине и во всех городах и поселках на линии шла по тем же законам, что и в Российской империи, поэтому и до 1917 г., и некоторое время после революции для русских жителей Маньчжурии понятие российско-китайской границы было в достаточной мере условным.

После подавления боксерского восстания в 1901 г. вместо Охранной стражи был сформирован Особый Заамурский военный округ из войск специального корпуса Пограничной стражи, получивший название Заамурский округ Пограничной стражи. С.Ю.Витте и здесь оказался около любимого детища, КВЖД, – как шеф всего корпуса Пограничной стражи. Штат округа состоял из 500 офицеров и 25 тыс. солдат всех родов войск (пехота, конница, артиллерия). В административном отношении округ делился на 4 бригады, несшие службу по охране станций и линии КВЖД. Помимо этого, как вспоминал Н.А.Байков, ротам и конным сотням Заамурского округа «вменялось в обязанность освещать местность на 25 верст в стороны (зона непосредственной охраны) и вести разведку на 75 верст в стороны (сфера влияния)»[71].

Надо отметить, что накануне русско-японской войны разведывательная деятельность офицеров Заамурского округа значи-

тельно активизировалась. Так, в МВД Российской империи регулярно поступали сведения о настроениях в полосе отчуждения и отношении к России местного населения, о деятельности в Маньчжурии японских агентов по ухудшению русско-китайских отношений накануне войны и т. д.[72] Достаточно часты были случаи задержания японских шпионов, многие из которых были направлены в Маньчжурию для организации диверсий на линии КВЖД в случае русско-японской войны[73].

После окончания срока службы в Охранной страже казаки в большинстве своем оставались в Маньчжурии, селились на линии КВЖД и создавали хозяйства. Позднее с пришлыми из России они составили крепкое ядро русского казачества в Маньчжурии. Главными местами расселения казаков были Западная линия КВЖД, г. Маньчжурия, г. Хайлар и Трехречье. Совершенно особый мир представляли собой казачьи поселки Трехречья. Здесь условия, весь распорядок жизни и быт оставались такими же, как и в родном Забайкалье: казаки так же распахивали землю, сеяли и убирали хлеб, держали большие стада. Однако судьба как уже живших в Трехречье, так и попавших сюда после гражданской войны казаков сложилась трагично - в связи с советско-китайским конфликтом 1929 г.

Многие известные впоследствии военные, государственные и общественные деятели России проходили службу в частях Заамурского округа. В 1905 г. в Заамурском округе служил А.И.Деникин. Заамурцы с большим уважением относились к Л.Г.Корнилову, занимавшему в 1910–1913 гг. должность начальника 2-го отряда. А.И.Гучков в конце 1897 г. поступил в Охранную стражу КВЖД и служил младшим офицером в казачьей сотне до февраля 1899 г.[74] Большинство русских людей - и простые служащие дороги, учителя, врачи, священники, и высокие чиновники Управления КВЖД - в ежедневной своей деятельности отстаивали интересы России на чужбине, в далекой Маньчжурии. К сожалению, этого нельзя сказать о многих представителях правящих кругов России.

Дальневосточная политика русского правительства конца XIX - начала XX вв. отличалась непоследовательностью и противоречивостью, отсутствием понимания причинно-следственных связей, сочетанием противоположных начал в проводимых на Дальнем Востоке мероприятиях, что было обусловлено борьбой мнений и интересов в правящих кругах России. Эта непродуман-

ность и недальновидность действий царского кабинета, явившиеся одной из причин русско-японской войны и поражения России, наглядно видны в русской политике в Корее и Маньчжурии.

Победа Японии в войне с Китаем 1894-1895 гг. означала серьезное изменение соотношения сил на Дальнем Востоке. В российском правительстве появляются сторонники тезиса о неизбежности столкновения с Японией в этом регионе. Летом 1897 г. на Дальнем Востоке побывал с миссией директор Русско-Китайского банка кн. Э.Э.Ухтомский. Один из членов этой делегации кн. Волконский по результатам поездки составил записку «О необходимости усиления нашего стратегического положения на Дальнем Востоке», в которой утверждал, что «вооруженное столкновение между Россией и Японией близко и неизбежно» и что Россия к нему не подготовлена. Он считал необходимым для России заблаговременно создать себе выгодное стратегическое положение на Дальнем Востоке, не допустить перехода Кореи под власть Японии и установить там свое влияние, подчеркивая, что речь идет именно о влиянии, а не о захвате территории. Также Волконский весьма резко выступал против получившего распространение среди части российских и японских политиков проекта раздела Кореи между Россией и Японией[75].

Надо отметить, что некоторое время царское правительство пыталось проводить взвешенную политику в отношении Кореи. Материалы недавно изданного совместного сборника российских и южнокорейских ученых по истории двусторонних связей рубежа XIX-XX вв. убедительно показывают, насколько безосновательным и злонамеренным был миф о «российской угрозе Корее», выдвинутый в те годы рядом держав - соперниц России и до сих пор время от времени реанимируемый определенными силами и связанными с ним кругами в самой Корее. Исследованные с российского и корейского «углов» исторического видения материалы той эпохи называют одну из причин того, что в начале XX в. Корея осталась без каких-либо союзников и, в конечном счете, утратила независимость: утверждение этого мифа среди определенной части корейского общества, в том числе, национально-реформаторского движения[76].

После заключения англо-японского союза 1902 г. российский посланник в Токио А.П.Извольский изложил свое понимание политики России на Дальнем Востоке в письме министру иностранных дел В.Н.Ламздорфу. Он предложил осуществить проект ней-

трализации Кореи (уже обсуждавшийся в 1895 г.), который положил бы предел японским планам захвата Кореи. Дипломат считал, что в решении этого проекта должны были участвовать Россия и Япония, с присоединением к ним какой-либо третьей державы, заинтересованной в поддержании мира на Дальнем Востоке, в целостности и независимости Кореи. По мнению Извольского, такой державой могли бы стать США, тем более, что американский посланник в Токио в мае 1902 г. выразил готовность его правительства «содействовать общности русской и американской политики на Дальнем Востоке»[77].

Методы осуществления дальневосточной политики, начавшей доминировать в последние годы XIX в. над другими направлениями внешней политики России, по-разному виделись царю, министрам и ближайшему окружению Николая II. Из всех причастных к дальневосточным делам самую осторожную и сдержанную позицию занимал В.Н.Ламздорф. Министр был убежден, что активизация политики России в Корее и Маньчжурии грозит войной на Дальнем Востоке. Однако усилия Ламздорфа убедить в этом царя успеха не имели. По мнению И.С.Рыбаченок, царем руководило какое-то стихийное желание двигаться на Дальний Восток и завладеть тамошними странами, чтобы Россия доминировала на Тихом океане[78]. В этой связи представляет интерес мнение русского политического деятеля и публициста начала XX в., автора книги «Последний самодержец» В.П.Обнинского, который считал, что у Николая II остались в душе горький осадок и раздражение против Японии после покушения на него в Отсу религиозного фанатика, а полученная рана сказалась впоследствии на состоянии психического здоровья царя[79].

Не убедили царя и аргументы А.П.Извольского. Его записка была доведена до Николая II в очень своеобразном виде. Российский посланник в Корее А.И.Павлов 10 сентября 1902 г. предоставил царю свою записку, в которой выступил против главного тезиса Извольского о том, что нейтрализация Кореи при международных гарантиях позволит на длительное время сохранить мир на Дальнем Востоке. Николай II согласился с мнением Павлова. План нейтрализации Кореи как компонент дальневосточной политики России был отвергнут высшим руководством страны. Имперские амбиции, частные интересы были признаны более важными по сравнению со смягчением противоречий и поддержанием мира на Дальнем Востоке[80].

Столь же недальновидной была и политика Петербурга в отношении Маньчжурии. Как уже отмечалось выше, сепаратные русско-китайские переговоры о выводе русских войск из Северо-Восточного Китая, начавшиеся еще в 1901 г., протекали очень трудно, неоднократно прерывались - китайцы не соглашались принимать выдвинутые условия. Дело осложняли и разногласия между В.Н.Ламздорфом, С.Ю.Витте и А.Н.Куропаткиным. Известие о заключении англо-японского союза подтолкнуло обе стороны к компромиссу, и 26 марта 1902 г. Россия и Китая подписали Соглашение о Маньчжурии. В соответствии с этим документом Русское правительство соглашалось в три этапа, в течение 18 месяцев вывести из Маньчжурии свои войска. Таким образом эвакуацию предполагалось закончить к 26 сентября 1903 г.[81] Правда, Витте удалось добиться оговорки о возможности приостановки эвакуации в случае «смут» в Маньчжурии или действий там иностранных держав. Николай II был недоволен этим соглашением, в его окружении усилились позиции сторонников жесткой линии.

Осенью 1902 г., точно в срок, был осуществлен первый этап эвакуации. Но затем снова начались разногласия в ближайшем окружении царя по вопросам дальневосточной политики России. Сторонники наступательной политики на Дальнем Востоке подталкивали царя к активным и жестким действиям. Одной из несчастных особенностей царствования Николая II был легкий доступ к царской семье многочисленных авантюристов, сомнительных личностей, шарлатанов. Так, отставной ротмистр кавалергардского полка А.М.Безобразов, считавший себя крупным политиком, и, будучи абсолютно безответственным и авантюрным человеком, предлагал царю эффектные, но оторванные от реальности планы действий России на Дальнем Востоке. Вокруг него собралась группа дельцов из числа военных, представителей высшей аристократии, предпринимателей: контр-адмирал А.М.Абаза (двоюродный брат Безобразова), военный агент в Пекине генерал-майор К.И.Вогак, бывший поверенный в делах в Корее Н.Г.Матюнин, помещик и предприниматель В.М.Вонлярский. Они требовали от царя демонстрировать силу и всячески «играть мускулами» на Дальнем Востоке, так как только слабость России, по их мнению, могла спровоцировать Японию на войну. После первого этапа эвакуации «безобразовцы» предложили прекратить вывод войск из Маньчжурии и закрепиться там, особенно в южной ее части и полосе отчуждения КВЖД. Настроения «бе-

зобразовцев» ярко иллюстрируют слова А.М.Абазы: «Русская железная дорога в Маньчжурии являлась как бы торжественно развернутым национальным флагом победоносного шествия России по захватываемой чужой территории»[82]. Американский историк Дэвид Вольф вообще уверен, что завершение строительства КВЖД было прологом к развязыванию русско-японской войны[83].

Справедливости ради надо отметить, что ответственность за авантюры «безобразовцев», помимо Николая II, несут и высокие чиновники государства: министр двора И.И.Воронцов-Дашков и вел. кн. Александр Михайлович открыли доступ Безобразову к царю. Немалую поддержку Безобразову оказывал и министр внутренних дел В.К.Плеве. Прекрасно понимая, какими последствиями чревата вдохновляемая «безобразовцами» политика на Дальнем Востоке, он тем не менее надеялся, что внешнеполитические достижения, пусть даже война, но «маленькая и победоносная», отвлекут население страны от внутренних проблем и ослабят революционное движение. Интересную характеристику этим планам Плеве дает В.П.Обнинский: «...Хитроумный Плеве подсчитывал уже мысленно великие результаты завоевания Кореи, инкорпорации Маньчжурии и миллиардной контрибуции. Как некогда Ермак, он хотел поклониться царю новым царством, новым титулом какого-нибудь корейского или маньчжурского владыки»[84].

Второй срок эвакуации российской армии из Маньчжурии (части Мукденской и Гиринской провинций) истек 26 марта 1903 г., но войска не были выведены, а Китаю были предъявлены новые требования. Все это усилило напряжение в регионе: китайцы отказались рассматривать новые требования, а Япония увидела в этих действиях провоцирование войны. Все попытки Витте и Ламздорфа предостеречь царя от опрометчивых действий на Дальнем Востоке успеха не имели. Вскоре «безобразовцы» окончательно победили сторонников осторожной политики в регионе: 6 мая 1903 г. Безобразов был назначен статс-секретарем, а его соратник генерал Вогак получил придворное звание генерала свиты. Получив поддержку царя, «безобразовцы» по сути предложили действовать на Дальнем Востоке без оглядки на реакцию ведущих держав, прежде всего Японии. Безобразов считал необходимым «обойтись без сложных и малообещающих переговоров в Пекине». Он предостерегал против политики уступок, которая, по его мнению, в Азии всегда приносит одни отрицательные ре-

зультаты[85]. Николай полностью поддержал позицию Безобразова. Это был путь к войне.

В июле 1903 г. Япония предложила России начать разговоры о размежевании сфер интересов в Корее и Маньчжурии, при этом на первое место, наряду с корейской проблемой, вышли требования эвакуации русских войск из Северо-Восточного Китая. Николай II, по настойчивой просьбе Ламздорфа, согласился вынести японские предложения на Особое совещание. Однако перед его началом царь назначил адмирала Е.И.Алексеева наместником на Дальнем Востоке, получавшим право вести дипломатические отношения с Китаем, Японией и Кореей. Таким образом, дальневосточное направление было по сути изъято из ведения Министерства иностранных дел. Одновременно Алексееву было поручено командование армией и флотом. Центром нового наместничества становился Порт-Артур. Во внешнеполитическом плане этот акт свидетельствовал о намерении царизма закрепиться в Маньчжурии всерьез и надолго. С точки зрения внутриполитической борьбы, он означал очередной успех «безобразовцев»[86].

Накануне состоявшегося 1 августа 1903 г. Особого совещания японский поверенный С.Курино вручил Ламздорфу проект соглашения, предусматривавшего отказ Петербурга от исключительного положения в Маньчжурии и признание интересов Японии не только в Корее, но и в Северо-Восточном Китае. Ультимативный тон японцев заставил царя и «безобразовцев» умерить пыл: на совещании было решено отказаться от идеи присоединения какой-либо части Маньчжурии; пойти на соглашение с Японией, уступив ей экономические и политические преобразования в Корее в обмен на признание особых интересов России в Маньчжурии.

В переговорах с Японией во второй половине 1903 г. царская дипломатия постепенно шла на уступки Японии. Но до конца осознать надвигавшуюся опасность Николай так и не смог. Под давлением «безобразовцев» Витте был смещен с поста министра финансов. Просился в отставку Ламздорф, жаловавшийся царю, что его положение «стало совершенно невозможно», что «если Безобразов будет смещать и назначать министров, то прямо позор быть министром на Руси»[87]. Николай уговорил министра остаться, чтобы позже принести его в жертву негодующему общественному мнению России.

31 декабря 1903 г. Токио предъявил ультиматум Петербургу, поскольку Япония была уже готова к войне. Несмотря на очеред-

ные уступки царского правительства, 24 января японские дипломаты сообщили МИД России о прекращении переговоров и разрыве дипломатических отношений. Война стала неизбежной. В ночь на 27 января (6 февраля) 1904 г. японский флот без официального объявления войны атаковал русскую эскадру на рейде Порт-Артура. «Доигрались-таки!» — такова была первая реакция Ламздорфа при этом известии.

Сражения в Маньчжурии обнаружили и слабость самой армии, обусловленную новыми условиями войны, и просчеты командования. Однако пассивность русского генералитета объяснялась не только личными качествами командиров. С одной стороны, Маньчжурская армия в своих действиях была слишком зависима от КВЖД и ее южно-маньчжурской ветки. Слишком велика была цена потери единственной коммуникационной линии, чтобы предпринимать смелые наступательные операции. Война постепенно принимала позиционный характер, противостоящие армии вытягивались друг против друга в линию фронта, преодолевать оборону становилось все более трудным делом. С другой стороны, работа КВЖД в районе театра военных действий была очень затруднена, так как дорога была сдана в эксплуатацию с массой недоделок. Особенно сложным участком был Хинганский туннель: установить через него сквозное движение удалось только 14 мая 1904 г. Сосредоточение военных действий в районе Южной Маньчжурии ставило в особо опасные условия работу Южной линии, так как сюда прибывали войска не только из Забайкальска, но также и из Приморья. Увеличение пропускной способности КВЖД, и особенно Южной линии, явилось делом первостепенной важности и стало темой многочисленных совещаний министерств путей сообщения, военного и финансов. Для решения этих важнейших вопросов прилагались значительные усилия; за время войны было уложено 146 новых разъездов (525 км путей). Частота движения поездов росла быстрыми темпами. Харбинский участок Службы тяги временами пропускал до 52-53 пар поездов в 3 направлениях. Можно только удивляться тому, что за 2,5 года войны и обратной эвакуации войск на дороге не было ни одного крушения.

Однако эти сложности не были единственными. Железная дорога предоставила для военных нужд в Харбине и на линии все имеющиеся помещения - жилые, общественные (школы, железнодорожные гостиницы и пр.) и даже служебные (депо, мас-

терские, вокзалы, казармы). Интересы дороги и ее персонала отодвигались на второй план: служащие выселялись из квартир в китайские фанзы, бараки, временные помещения. Было сооружено большое количество построек для военных нужд (военные госпитали, бани, хлебопекарни, кладовые и пр.), а также построены 10 этапных пунктов и остановочный военный пункт на ст. Маньчжурия на 6 тыс. человек, новые деревянные мосты, дополнительные телеграфные линии, временные казармы и пр. Военные корреспонденты удивлялись громадному размаху строительства на КВЖД и особенно тому, как дорога смогла обеспечить кровом более чем полумиллионную армию. В эти годы (1904–1905) и в первые годы по окончании войны КВЖД была занята всецело воинскими перевозками - коммерческие совершенно прекратились. К апрелю 1906 г. боевой состав русских войск в Маньчжурии сократился вдвое: было выведено около 250 тыс. строевых солдат и офицеров. В целях ускорения их эвакуации часть из них отправили морским путем.

Многие из оставивших след в русской истории государственных деятелей достойно проявили себя в это время в Маньчжурии. Так, с Маньчжурией связана одна из ярких страниц биографии А.И.Гучкова. В начале апреля 1904 г. он прибыл в Харбин для работы в обществе Красного Креста, где развернул бурную деятельность по организации санитарных отрядов, размещению и снабжению в госпиталей, добыванию денежных средств. После проигранного Мукденского сражения Гучков принял самоотверженное решение - остаться в Мукдене вместе с неэвакуированными солдатами и содействовать передаче госпиталей японскому командованию в соответствии с международными нормами. Этот поступок Гучкова, как отмечает исследователь А.Н.Боханов, произвел большое впечатление как на его соотечественников, так и на японцев, поскольку многие сотрудники госпиталя бежали, бросив раненых на произвол судьбы[88]. С мая по конец 1904 г. в Маньчжурии в качестве главы 360 уполномоченных от земских организаций для создания медицинских передвижных пунктов, полевых кухонь и т. п. находился Г.Е.Львов[89].

Интересную мысль о влиянии русско-японской войны на население Харбина высказал Дэвид Вольф. Он считает, что война оставила глубокий пацифистский шрам на лице города: в Харбине размещались военные госпитали, и это был последний мирный город перед театром военных действий. Харбинцы получили воз-

можность лицезреть покалеченных войной людей, которые пытались насладиться прелестями жизни перед отправкой на фронт или выжить после ранений[90]. Трудно судить о верности приведенного утверждения, однако надо отметить особое трогательное отношение русских людей в Маньчжурии к местам захоронений павших в годы русско-японской войны[91].

Регулярная работа по перевозке частных грузов и пассажиров возобновилась лишь с 1907 г. По итогам Портсмутского мира Япония получала безвозмездно Южно-Маньчжурскую железную дорогу между Порт-Артуром и станцией Куанченцзы (ныне Чанчунь) со всеми ее ответвлениями, правами и привилегиями. Поэтому единственным портом, оставшимся в распоряжении КВЖД, был Владивосток. Позже дороге была передана в аренду Уссурийская железная дорога. Между тем строительство КВЖД было полностью закончено. Общие расходы на постройку за 1898–1905 гг. составили 366 млн руб. золотом. Произведенные впоследствии расходы на новые работы и благоустройство увеличили эту сумму до 413 млн руб.

Первая мировая война нарушила размеренную, а в некотором отношении почти патриархальную жизнь «счастливой Хорватии». Наступил перерыв и в нормальной коммерческой деятельности КВЖД. В годы Первой мировой войны «выдвинулись на первый план функции дороги как звена Великого Сибирского пути, соединяющего Россию с единственным оставшимся у нее свободным выходом к океану – Владивостоком, и дорога должна была напрячь все свои силы для воинских, а также других, связанных с ними, транзитных перевозок. Местный товарооборот перешел почти всецело на гуж»[92] – так оценивает ситуацию на КВЖД в эти годы один из современников. Несколько иную оценку этого периода в истории дороги дает В.Петров: «Харбин опустел, ушли на фронт заамурцы, чтобы уже больше не вернуться в Харбин, опустели ряды харбинской молодежи, но, тем не менее, Харбин продолжал существовать и жить так же, как и предыдущие 15 лет. Железная дорога продолжала работать безотказно, хотя и с некоторой привычной прохладцей. Все делалось в Харбине не торопясь. Харбин, как и вся Маньчжурия в те времена «счастливой Хорватии», как шутливо называли время администрации генерала Д.Л.Хорвата, все еще жили по старинке, неторопливо. Большим событием во время войны, вызвавшим необычайное возбуждение в городе, был приезд великого князя Георгия Михайловича. Вооб-

ще, к 1917 г. Харбин стал уже крупным центром Маньчжурии, и не только как центр управления железной дорогой, но и как коммерческий центр Северной Маньчжурии[93].

В это время проявилось огромное государственное значение КВЖД как единственной отдушины снабжения России и фронта. В полосе отчуждения наблюдался колоссальный взлет денежных операций, небывалого уровня достигла торговля. Тираж официального издания дороги «Харбинский вестник» во время войны вырос в 3 раза. Харбин по-прежнему был теснейшим образом связан с центром России. Князь С.Н.Хилков возглавил Харбинский комитет Всероссийского союза городов (организация посылок на фронт, благотворительные сборы и т. п.), в полосе отчуждения появились первые российские беженцы - из западных прифронтовых губерний. И конечно же, живейшую реакцию полосы отчуждения вызвали события обеих революций 1917 г.

Подводя итог, можно констатировать: условия контракта 1896 г. были реализованы во всем объеме. Необходимо подчеркнуть, что КВЖД - не просто железная дорога с рельсами, шпалами, подвижным составом, железнодорожными станциями и обслуживающим персоналом. Воплощение замысла КВЖД в жизнь привело к возникновению в Маньчжурии своеобразного феномена: на пустынных китайских землях выросло в виде КВЖД «государство в государстве». Полоса отчуждения - это почти государство, со своими четко обозначенными границами и территорией, со своим многонациональным населением, законодательной (Правление КВЖД) и исполнительной (Управление КВЖД) властями, своим главой «государства» в лице Управляющего, своими министерствами (Земельный отдел, Служба тяги и т. п.), своими полицией и армией (Заамурский округ Пограничной стражи), судом и муниципальным управлением, собственной системой образования и здравоохранения и т. д. Действительность превзошла самые смелые ожидания авторов проекта КВЖД. Русские люди своим самоотверженным трудом создали вполне благополучный оазис русской жизни на далекой маньчжурской земле. Россия в лице дороги получала мощное орудие проведения политики на Дальнем Востоке, и рычаг давления на пекинское правительство, и серьезную базу для отстаивания своих политических и экономических интересов в регионе. Другое дело, что в силу ряда причин, и прежде всего бездарного руководства, российское государство не смогло в полной мере воспользоваться

этими политическими и военно-стратегическими выгодами, ярким доказательством чего явилось поражение России в русско-японской войне.

Русско-японская война – страшный пролог кровавой русской истории XX в. Если верно выражение, что каждое поколение русских имеет свою войну, то поколения русских в XX в. имели их несколько. Неразумное руководство страной ввергло Россию в пучину бедствий, но созданное русскими людьми в Маньчжурии не пропало даром: через годы КВЖД дала многим десяткам тысяч бывших российских подданных приют и возможность выжить в годы испытаний и лихолетья. Вот как писал об этом в 1938 г. один из лучших поэтов русского дальневосточного зарубежья Арсений Несмелов:

Взрывы дальние, глухие,
Алый взлет огня, —
Вот и нет, тебя, Россия,
Государыня.
Скоро ль кануть, иль не скоро,
Сумрак наш рассей...
Про запас Ты, видно, город
Выстроила сей.

Стихи о Харбине. «Полустанок».
Харбин, 1938.

ПРИМЕЧАНИЯ К ГЛАВЕ 1:

[1] На территории Маньчжурии расположены «три восточные провинции» (дун сань шэн) – Хэйлунцзян, Гирин (Цзилинь) и Фэнтянь (Ляонин). Провинция Хэйлунцзян раньше всех остальных китайских провинций начала торговать с Россией· еще в XVII в. здесь пролегали пути торговых караванов. Сегодня Россия и КНР имеют общую границу протяженностью 4431 км, из которой 70% приходится на Хэйлунцзян.

[2] *Игнатьев А.В.* С.Ю.Витте – дипломат. – М., 1989. С. 39.

[3] *Дипломатический словарь*: В 3 т. 4-е изд.,перераб. и доп. / Гл. ред. Громыко А.А. и др. – М., 1985–1986. Т. 3. С. 38. Интересна трактовка этих событий дочерью Дэн Сяопина Маомао, которая утверждает, что в 1895 г. царская Россия под видом аренды закрепилась в двух важных портах Ляодунского полуострова – Люйшунь и Далянь. А в 1898 г. армия и народ на этом полуострове поднялись против войск царской России и вынудили их покинуть этот район (*Маомао.* Мой отец Дэн

Сяопин / Пер. с китайского. – М., 1995. С. 50). Ли Иннань, дочь Ли Лисаня (тоже соратника Мао Цзэдуна) опровергает заявления Маомао: на самом деле 15 (27) марта 1898 г. Пекин и Петербург подписали договор о безвозмездной аренде Россией на 25 лет Ляодунского полуострова. Порт-Артур (Люйшунькоу) становился базой Тихоокеанского флота, а в бухте Даляньвань предполагалось построить открытый коммерческий порт – будущий Дальний (*Ли Иннань.* Элосы лиши чжи лу [Исторический путь России]. – Пекин, 2002. С. 114).

[4] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* История и современное состояние китайско-российских отношений // ПДВ, 2002, № 5. С. 30.

[5] Там же. С. 30–31.

[6] *Витте С.Ю.* Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. – М., 1991. С. 327–328.

[7] *Игнатьев А.В.* Указ. соч. С. 44.

[8] *Русско-китайские отношения, 1689–1916*: Официальные документы. – М., 1958. С. 70–72; *Галенович Ю.М.* Россия – Китай: шесть договоров. Прил. С. 379–380. См. подр.: *Мороз И.Т.* Судьба русско-китайского Московского договора // Китай в диалоге цивилизаций: К 70-летию академика М.Л.Титаренко. – М., 2004. С. 484–492.

[9] КВЖД – до продажи ее Японии в 1935 г., в 1935–1945 – Северо-Маньчжурская железная дорога (СМЖД), с 1945 г. – Китайская Чанчуньская железная дорога (КЧЖД), после 31 декабря 1951 – Харбинская железная дорога.

[10] Обычный срок западноевропейских концессий в Китае был 99 лет. В российской дореволюционной и эмигрантской литературе встречаются утверждения, что Общество КВЖД получило концессию сроком на 99 лет (см., например: Великая Маньчжурская империя. С. 241). Это заблуждение основывается на опубликованной в 1910 г. Конвенции Кассини (по имени российского посланника в Пекине в 1896 г.), являющейся фальшивкой. Подлинный текст контракта впервые был опубликован в 1916 г. в «Известиях МИД», кн. 34, прил. С. 9–13. О Русско-Китайском банке см. подр.: *Мясников В.С.* Русско-Китайский банк и его роль в истории международных отношений в Восточной Азии // Востоковедение и мировая культура: К 80-летию академика С.Л.Тихвинского. – М., 1998. С. 234–270; *Ипатова А.С.* Русско-Китайский банк (1895–1910): из опыта прошлого // Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы / Тезисы докладов IV Международной научной конференции. Ч. 1. – М., 1993. С. 226–229.

[11] *Известия МИД.* 1916. Кн. 3–4. Прил. С. 9–13; Русско-китайские отношения, 1689–1916. С. 74–77. *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917–1974 гг. – М., 1977. Прил. С. 426–430.

[12] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917–1974 гг. Прил. С. 430.

[13] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 32. См. также оценку русско-китайского договора 1896 г.: *Галенович Ю.М.* Россия - Китай: шесть договоров. С. 6–10.

[14] *Политехник.* «Сидней», 1977, № 10. С. 59.

[15] *Мороз И.Т.* Из истории русско-китайских отношений в 1901-1902 гг. (По материалам российских архивов) // Восток–Россия–Запад: к 70-летию академика В.С.Мясникова. - М., 2001. С. 125.

[16] Там же. С. 134.

[17] Там же. С. 135.

[18] *Великая Маньчжурская империя*: К десятилетнему юбилею. - Харбин: Изд-во «Кио-Ва-Кай», 1942. С. 256.

[19] *Витте С.Ю.* Указ соч. С. 236.

[20] *Политехник.* С. 71.

[21] Там же. С. 61, 64.

[22] *Дипломатический словарь.* Т. 2. С. 39.

[23] *Кравченко Л.* Харбин изначальный // Харбин. Ветка русского дерева. - Новосибирск, 1991. С. 3

[24] *Политехник.* С. 92.

[25] Там же.

[26] *Анучин Б.А.* Географические очерки Маньчжурии. - М., 1948. С. 39.

[27] *Петров В.* Город на Сунгари. - Вашингтон: «Д.К.», 1984. С. 8.

[28] *Кравченко Л.* Указ. соч. С. 44–45.

[29] Цит. по: *Кравченко Л.* Указ. соч. С. 45.

[30] *Исторический обзор КВЖД,* 1896–1923. - Харбин, 1923. Т. 1. С. 118.

[31] Около ханшинных заводов обычно находилось китайское кладбище, расположенное рядом с рощей. На месте Старого Харбина была особенно красивая роща, отсюда возможное название - «красивая могила».

[32] *Политехник.* С. 91.

[33] *Дневник Э.Э.Анерта* // «Политехник». С. 91.

[34] До конца XIX в. основное население Маньчжурии - маньчжуры и монголы; китайцам (ханьцам) было запрещено селиться на этих землях. После подавления восстания ихэтуаней, в январе 1902 г. Цыси, желая показать, что впредь будет вести Китай по пути реформ, отменила закон, запрещавший брачные союзы между маньчжурами и китайцами.

[35] *Мелихов Г.В.* Маньчжурия далекая и близкая. - М., 1994. С. 66.

[36] Там же. С. 67.

[37] Цит. по: *Ли Мэн.* Харбин - продукт колониализма // ПДВ, 1999, № 1. С. 102.

[38] Полоса отчуждения КВЖД - отведенные по контракту 1896 г. земли для постройки и эксплуатации дороги. Ширина дороги вне станционных поселков была определена в среднем в 33 сажени (70,4 м): 32 м с одной стороны пути и 38,4 м с одной стороны (на случай сооружения второй колеи). Под станционные поселки земли отчуждались по мере практической надобности. Всего полоса отчуждения занимала территорию общей площадью 113 951,03 га, из них Харбин 11990,39 га // Особый Район Восточных Провинций Китайской Республики. - Харбин, 1927. С. 10.

[39] Цит. по: *Политехник.* С. 80.

[40] *Кравченко Л.* Кувшин из раскопа

Харбин. Ветка русского дерева. С. 47.

[41] По воспоминаниям харбинских старожилов, братьев М.М. и А.М.Мятовых.

[42] Дело в том, что необходимая для постройки жилых домов земля приобреталась у ее владельцев – китайцев и отчуждалась в собственность дороги.

[43] *Кравченко Л.* Кувшин из раскопа. С. 58–59.

[44] Фудадзян – район Харбина, где селились, в основном, китайцы.

[45] *Иванов Вс.* [Из харбинского жития] // «Дело не получило благословения бога»: Публицистика и мемуары белых. – Хабаровск, 1992. С. 335.

[46] Нахаловка возникла также против воли властей, как и Китайская улица, отсюда и название.

[47] *Справочник домовладельца.* – Харбин, 1927. С. 31–36.

[48] *Кравченко Л.* Харбин, день сегодняшний. – Харбин. Ветка русского дерева. С. 390

[49] *Мелихов Г.В.* Маньчжурия далекая и близкая. С. 137.

[50] Для озеленения Харбина был даже создан специальный питомник КВЖД – вдоль левого берега Модяговки, сейчас это городской парк. Еще в конце 1980-х гг. Харбин производил впечатление очень «зеленого» города, сейчас, в начале XXI в.,это, к сожалению, не так.

[51] *Политехник.* С. 95–96.

[52] *Кравченко Л.* Пейзаж с эвкалиптами // Харбин. Ветка русского дерева. С. 83.

[53] *Петров В.* Город на Сунгари. С. 11.

[54] Хэйлунцзянский Провинциальный Архив (далее – ХПА). Ф. 83. Д. 487. Л. 16–17, 22 и др.

[55] *Политехник.* С. 76.

[56] Там же. С. 75–76.

[57] *Исторический обзор КВЖД,* 1896–1917. С. 387.

[58] Там же. С. 557.

[59] *Мелихов Г.В.* Маньчжурия далекая и близкая. С. 139.

[60] В 45 поселках Восточного отделения – 25 890 человек; по Западному отделению – 20 494 (13 поселков); по Южной ветке – 2486 // Исторический обзор КВЖД. С. 618–629.

[61] *Исторический обзор КВЖД.* С. 588.

[62] *Кравченко Л.* Пейзаж с эвкалиптами. С. 83.

[63] *Особый Район Восточных Провинций Китайской Республики.* С. 12–14.

[64] Государственный Архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 102. ДП. Д. 107. Ч. 8. Л. 17–18.

[65] *Стрюченко И.Г.* Социал-демократическая печать Дальнего Востока в период между двумя буржуазно-демократическими революциями в России (конец 1907 – февраль 1917 г.) // Классовая борьба и революционные выступления на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 1988. С. 83-84.

[66] *Великая Маньчжурская империя.* С. 265.

[67] Там же. С. 266.

[68] *Политехник.* С. 193.

[69] *Великая Маньчжурская империя.* С. 268.

[70] *Особый Район Восточных Провин-*

ций Китайской Республики. С. 19.

[71] *Политехник*. С. 82.

[72] Государственный Архив Амурской Области (далее – ГААО). Ф. 32 И «Пограничный комиссар Амурской области МВД Российской империи (1900–1917)». Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 1-3, 19, 52.

[73] Там же. Л. 4, 27, 47.

[74] *Исторический обзор КВЖД*, 1896–1923. С. 521.

[75] *Волохова А.А*. Проблема нейтрализации Кореи: прошлое и настоящее // Восток-Россия-Запад. С. 531.

[76] *Жебин А*. Россия и Корея: Традиции и современность // ПДВ, 2003, № 4. С. 185.

[77] *Волохова А.А*. Указ. соч. С. 533.

[78] *Рыбаченок И.С*. Николай Романов и Ко. Путь к катастрофе // Российская дипломатия в портретах. – М.,1992. С. 310.

[79] *Обнинский В.П*. Последний самодержец. Очерк жизни и царствования императора России Николая II. – М., 1992. С. 18–19.

[80] *Волохова А.А*. Указ.соч. С. 536.

[81] См. подр.: *Мороз Й.Т.* Указ. соч. С. 135-136.

[82] Цит. по: *Рыбаченок И.С*. Указ. соч. С. 314.

[83] *David Wolff*. Op. cit. P. 119.

[84] *Обнинский В.П* Указ. соч. С. 67.

[85] *Игнатьев А.В*. Указ соч. С. 168.

[86] Там же. С. 168.

[87] Цит. по: *Рыбаченок И.С*. Указ. соч. С. 316.

[88] *Боханов А.Н*. Александр Иванович Гучков // Россия на рубеже веков: Ист. портреты. – М., 1991. С. 83-87.

[89] *Пушкарева И.М*. Георгий Евгеньевич Львов // Там же. С. 160.

[90] *Volff D*. Op. cit. P. 201.

[91] См. подр.: *Коваль А*. Памятники России в Порт-Артуре // ПДВ, 2000, № 1. С. 105-111; *его же*. Воинский мемориал России в Порт-Артуре // ПДВ, 2003, № 4. С. 158-165.

[92] *Политехник*. С. 68.

[93] *Петров В*. Город на Сунгари. С. 16–17.



Глава 2.

КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в 1917–1924 гг. Образование белой эмиграции в Китае

2.1. Полоса отчуждения КВЖД в 1917 г.

Первые известия о падении российского самодержавия были получены в Харбине 3 (16) марта 1917 г., а 4 (17) марта началась повсеместная организация Советов рабочих и солдатских депутатов на линии[1]. Первым председателем Харбинского Совета рабочих депутатов в марте 1917 г. был избран кадет доктор К.С.Фиалковский, а Совета солдатских депутатов – меньшевик М.Н.Рютин[2] (позже известный выступлением против Сталина). Также в Харбине был создан Комитет общественных организаций, действовавший от имени Временного правительства.

В июле 1917 г. М.Н.Рютин, выйдя из партии меньшевиков, организовал в Харбине Комитет РСДРП(б) в составе 5 человек (Рютин, Якубов, Славин, Летунов и Стразов). С сентября 1917 г. этот комитет стал издавать журнал «Борьба» (всего вышло 12 номеров)[3]. Тогда же произошло слияние обоих Советов, возглавил объединенный Совет рабочих и солдатских депутатов М.Н.Рютин*, вскоре начавший предъявлять претензии на политическую власть в полосе отчуждения[4]. Фактически в полосе отчуждения

---

* М.Н.Рютин был также избран кандидатом от населения полосы отчуждения КВЖД в Учредительное собрание.

сложилось «троевластие»: власть одновременно пытались осуществлять генерал Д.Л.Хорват, Комитет общественных организаций и Совет рабочих и солдатских депутатов.

Узнав о событиях Октябрьской революции в Петрограде, Харбинская организация РСДРП(б) 12 ноября 1917 г. издала воззвание к населению о поддержке решений II Всероссийского съезда Советов. В то же время Харбинский Совет медлил и не решался на деле взять управление в полосе отчуждения в свои руки. 8 декабря 1917 г. члены Совета телеграфировали Совнаркому в Петроград, запрашивая инструкции в отношении Хорвата[5]. Получив указание НКИД отстранить от управления дорогой генерала[6], Харбинский Совет опубликовал 12 декабря в газете «Голос труда» обращение к населению, в котором объявлял себя единственным представителем государственной власти в полосе отчуждения. Генерал Д.Л.Хорват, бывший в то время не только Управляющим КВЖД, но и дипломатическим уполномоченным Временного правительства, был отстранен от должности. Тогда же советское правительство назначило комиссаром полосы отчуждения КВЖД А.Н.Луцкого, члена Харбинского Совета с ноября 1917 г.[7]

Д.Л.Хорват в штыки встретил попытку установить на КВЖД советскую власть и, естественно, не смирился с этими назначениями. Придя к выводу, что подавить революционные выступления солдат и рабочих КВЖД собственными силами не удастся, генерал решился на отчаянный шаг - призвал на помощь китайские войска. 24 декабря 1917 г. китайские власти предъявили Совету ультиматум о высылке из Харбина революционно настроенных 618-й и 559-й дружин Охранной стражи, «индивидуально Рютина, Славина и сочувствующих им» и о роспуске Совета[8]. В этот же день Рютин и Славин выступили в последнем номере «Голоса труда» с прощальным обращением к рабочим полосы отчуждения, в котором Хорват был обвинен в предательстве - «сдаче Маньчжурии китайским мандаринам»[9].

Позже ряд эмигрантских авторов также осуждал генерала за обращение к китайским властям, считая, что это нанесло «удар по русскому престижу в Маньчжурии»[10]. Сторонники Хорвата, напротив, объясняли действия Управляющего патриотическими побуждениями, желанием сохранить работоспособность дороги и защитить русское население[11]. Известный шанхайский журналист Н.Лидин впоследствии утверждал, что поступи Хорват иначе, японцы оккупировали бы эту территорию и «эра русского бла-

годенствия, в частности, эмигрантского, в Северной Маньчжурии закончилась бы на много лет раньше»[12].

Очевидно одно: подобные меры были предприняты Управляющим с единственной целью – предотвратить переход власти в Харбине и на линии в руки большевиков. Не следует также забывать и о том, что представители иностранных консульств в Маньчжурии весьма настойчиво оказывали давление на китайские власти, требуя прекратить революционные выступления на дороге. 28 декабря 1917 г. обе революционные дружины были высланы за пределы Китая. На станции Маньчжурия их встретил отряд атамана Г.М.Семенова. Многие дружинники были подвергнуты издевательствам и избиениям, несколько человек расстреляны[13].

Так, при помощи китайской армии, была сорвана попытка установления советской власти на КВЖД в конце 1917 г. В 1918 г. лидеры коммунистов КВЖД (Цуцура, Смирнов, Кочетов, Сухорученко, Фальковский) действовали уже на нелегальном положении. Официальным руководителем рабочего движения на линии стал профсоюз рабочих и мастеровых КВЖД, в состав исполнительного комитета которого вошли меньшевики и эсеры. 15 мая 1918 г. этот профсоюз организовал забастовку, после чего исполнительный комитет был распущен, а члены его арестованы[14].

Подавив революционные выступления на КВЖД, Хорват не успокоился. Он был глубоко убежден, что борьба с большевиками в пределах всей России «может увенчаться успехом только в том случае, если будет начата на Дальнем Востоке, при подготовке средств к ней в свободной от большевиков полосе отчуждения КВЖД и при условии получения достаточной помощи со стороны союзных держав»[15]. С этой идеей Хорват в апреле 1918 г. направился в Пекин – на совещание о ситуации на КВЖД с китайскими властями и российскими представителями (российским посланником кн. Н.А.Кудашевым, известным промышленником и главой Русско-Азиатского банка А.И.Путиловым, А.В.Колчаком и др.).

Русские участники совещания и представители китайского правительства согласились с предложением Хорвата образовать новое Правление КВЖД, так как большая часть прежнего осталась в Петрограде. В соответствии с уставом 1896 г. было сформировано новое Правление, в состав которого вошли губернатор Гиринской провинции и несколько китайских чиновников, Путилов, Колчак и др. Хорват был избран Председателем Правления[16].

Идея Хорвата, о создании в полосе отчуждения на средства дороги вооруженных формирований для борьбы с большевизмом, была полностью поддержана участниками совещания. Формирование этих отрядов было поручено А.В.Колчаку, который поэтому до сентября 1918 г. входил в состав Правления КВЖД в качестве военного члена[17]. Однако уже к концу июня 1918 г. Колчак понял, что из затеи создать единые вооруженные силы для борьбы с Красной Армией в полосе отчуждения ничего не выйдет. Основная причина провала этого плана - нежелание атамана Забайкальского казачьего войска Г.М.Семенова и атамана Уссурийского казачьего войска И.М.Калмыкова подчиняться Колчаку.

Итак, на этот раз Д.Л.Хорвату удалось удержать власть: в 1918 г. административная власть в полосе отчуждения и управление дорогой по-прежнему оставались в руках генерала. Но правовое положение как самой КВЖД, так и российского населения на линии стало в 1918 г. очень неопределенным, а политическая ситуация в полосе отчуждения - весьма сложной. Этому особенно способствовало обострение борьбы за власть - в пределах Дальнего Востока и всей России - не только между «красными» и «белыми», но и между различными политическими группировками, всевозможными правительствами и отдельными личностями. В это время в Харбине волею судеб оказались одновременно несколько претендентов на роль «спасителя России» - адмирал А.В.Колчак, атаман Г.М.Семенов, генерал Д.Л.Хорват и ряд иных деятелей (П.В.Вологодский, П.Я.Дербер и др.). Тогда же в Харбине появилось и два «законных» правительства, не обладавших на самом деле никакой реальной властью, но активно мешавших объединению антибольшевистских сил в одно целое. Так, в феврале 1918 г. представителями крупной буржуазии на Дальнем Востоке был создан «Дальневосточный комитет активной защиты родины и Учредительного собрания» (или «Временное Сибирское правительство»)[18], полностью зависевший от Хорвата и проявлявший «чрезвычайно малую и слабую политическую деятельность».

Еще меньшим влиянием пользовался «дерберовский кабинет»*. Д.Л.Хорват объяснял присутствие П.Я.Дербера в Харбине

---

* Это «опереточное», по определению Колчака, правительство было создано 27 января (9 февраля) 1918 г. в Томске членами Сибирской областной думы. В марте 1918 г. большая часть правительства во главе с эсером П.Я.Дербером бежала в Харбин. После занятия Влади-

так: «...Было бы неудобно выбросить их (членов «дерберовского кабинета». – *Н.А.*) на улицу; они попросили у меня возможности жить, я дал им вагон, и я смотрю на них, как на частных лиц»[19].

Сам Хорват (как, впрочем, и многие другие в этот трагический для России период) также попытался сыграть роль «спасителя отечества». 9 июля 1918 г. на станции Гродеково генерал Д.Л.Хорват объявил себя временным «верховным правителем России» – «до восстановления, при содействии народа, порядка в стране и до созыва свободно избранного Учредительного собрания, которое установит образ правления Российского государства»[20].

Претензии Хорвата на высшую государственную власть в стране также породили самые различные оценки в эмигрантских публикациях. Так, авторы, близкие к лагерю Хорвата, объясняют подобные действия генерала – «осторожного и деликатного по натуре» – сильнейшим давлением на него со стороны различных общественных организаций Сибири и Дальнего Востока, а также «советами представителей дружественных держав»[21]. Более того, другой кандидатуры, по их мнению, для возглавления белого движения не было ни в Харбине, ни во Владивостоке[22]. Писатель В.Максимов, наоборот, утверждает, что Хорват вовсе не претендовал на власть, а явился одним из сторонников провозглашения «верховным правителем» Колчака[23]. Н.Лидин считает, что Хорват не только «по складу своего характера, индивидуальным данным не подходил на амплуа вождя», но и к самой белой идее – «пока народ болен большевизмом» относился скептически[24]. В этой связи интересны сделанные Колчаком оценки действий генерала – прямо противоположные. Летом 1918 г. в интервью «Моей газете» (Владивосток) он заявил: «О правительстве Хорвата не могло быть серьезного разговора... Это – пародия на правительство. В полосе отчуждения какое могло быть правительство? Правительство, какое каждый китайский городовой может выселить!»[25]. А на допросах следственной комиссии Колчак утверждал уже обратное: из всех лиц, которые были известны на Дальнем Востоке, «Хорват единственный мог претендовать на это, так как он давно уже был на Востоке в качестве главноначальствующего полосы отчуждения, был известен на Востоке всем...»[26].

востока белочехами «дерберовский кабинет» переехал туда и объявил себя «Временным правительством автономной Сибири», которое самораспустилось в октябре 1918 г.

Что же касается поста Управляющего КВЖД*, то Хорват решил оставить его, сохранив только звание Председателя Правления. Поклонники генерала и этот поступок Дмитрия Леонидовича считают героическим: «Оставить вполне налаженную работу на КВЖД и пожертвовать своим видным и почетным положением в Маньчжурии», чтобы «выступить против большевиков и всех предателей России»[27].

Целью сформированного Хорватом правительства – «Делового кабинета» было объявлено «восстановление национальной верховной государственной власти» в стране[28]. В «Деловой кабинет» вошли деятели различных направлений: сибирские областники во главе с членом III и IV Государственных дум С.В.Востротиным, С.А.Таскин, член II и IV Государственных дум, будущий харбинский эмигрант, Л.А.Устругов – товарищ министра путей сообщения Временного правительства и т. д.

После занятия белочехами Владивостока (29 июня 1918 г.) город стал ареной острой политической борьбы за власть на Дальнем Востоке и в Сибири. 4 августа 1918 г. сюда прибыл Хорват с «Деловым кабинетом», собираясь дать «решительный бой» «дерберовскому кабинету», объявившему себя «Временным правительством автономной Сибири», и Временному Сибирскому правительству (Томскому)**. Эту борьбу Хорват проиграл: в сентябре 1918 г. он «согласился» передать «Временному Сибирскому правительству» (П.В.Вологодского) «свой правительственный аппарат в лице Делового кабинета и свои войсковые отряды», а сам стал представителем этого правительства на Дальнем Востоке[29].

Быстрое изменение политической ситуации в регионе, лихорадочная смена правительств привели к тому, что 14 ноября 1918 г. Хорват окончательно сложил с себя полномочия временного правителя, оставшись Верховным уполномоченным на

---

* Его преемниками по управлению дорогой стали инженеры В.Д.Лачинов (с 1918 по 1920 г.), Д.П.Казакевич (1920–1921 гг.) («Политехник». С. 68).

** Очередное правительство, возглавляемое правым областником П.В.Вологодским, было образовано в Томске 23 июня 1918 г., объявило тогда же независимость Сибири и противопоставило себя «правительству Дербера». 3 ноября 1918 г. правительство Вологодского передало власть Уфимской директории. Затем П.В.Вологодский – премьер-министр правительства Колчака.

Дальнем Востоке - уже от Временного Всероссийского правительства*. После свержения 18 ноября 1918 г. власти этого правительства адмиралом Колчаком (также провозгласившим себя «верховным правителем России») Д.Л.Хорват остался в Харбине все в той же роли - Верховного уполномоченного на Дальнем Востоке - но теперь уже от Омского правительства Колчака[30]. Более того, как отмечает О.Б.Бобин, благодаря Хорвату белое движение получило финансовые средства от Русско-Азиатского банка и имущество с многочисленных складов КВЖД[31].

Так бесславно закончилась для Хорвата борьба за верховную власть в стране. Что бы ни говорили эмигрантские авторы о патриотизме Хорвата как единственном мотиве его притязаний на роль спасителя государства, нельзя не видеть определенных честолюбивых устремлений генерала (поведение которого, впрочем, весьма характерно для многих представителей высшей царской администрации), не устоявшего перед соблазном возглавить очередное «всероссийское правительство», каким бы эфемерным оно ни было.

Но и в «счастливой Хорватии» неудачи продолжали преследовать генерала. Союзные державы, на помощь которых в удержании власти в полосе отчуждения так рассчитывал Дмитрий Леонидович, сами предприняли попытку установить собственный контроль над КВЖД. Это вмешательство иностранных держав в дела дороги озлобляло российское население полосы отчуждения и явилось одним из факторов нагнетания напряженности. А это, в свою очередь, вызвало усиление классовой борьбы на КВЖД, что не только мешало нормальному функционированию дороги в 1919-1920 гг., но и привело в конце концов к отставке самого Хорвата с поста Председателя Правления.

В конце июля 1919 г. началась массовая забастовка рабочих на всей линии: железнодорожное движение было парализовано. 7 августа 1919 г. на дороге было введено чрезвычайное положение, забастовщики предавались военно-полевому суду, многие были расстреляны[32]. 19 августа отряд полковника Враштиля окончательно подавил сопротивление железнодорожников. Тем не менее деятельность легальных профсоюзов рабочих и служащих

---

* Временное Всероссийское правительство, или Уфимская директория, образовано на государственном совещании в Уфе 8 сентября 1918 г.

дороги продолжалась. 27 января 1920 г. по инициативе коммунистов была создана Объединенная конференция профсоюзов, партий, кооперативов и других демократических организаций КВЖД[33] как орган российского населения полосы отчуждения. 6 февраля 1920 г. Объединенная конференция обратилась ко всем иностранным консулам в Харбине с требованием отстранения Хорвата от власти, а 12 марта предъявила генералу ультиматум: в 24 часа «передать власть над русскими государственными учреждениями и охрану личных, имущественных и политических прав русского населения полосы отчуждения временному правительству – Приморской земской управе»[34]. На следующий день, 13 марта, созданный под руководством коммунистов Центральный стачечный комитет объявил всеобщую политическую забастовку по всей линии. В ней приняли участие русские и китайские рабочие, и даже китайские солдаты[35]. Решимости забастовщикам прибавили успехи красногвардейцев в изгнании белых частей из Приморья и начавшаяся эвакуация всех интервентов. Вопреки угрозам Г.М.Семенова ввести «свои полки с бронепоездами и аэропланами» для подавления забастовки[36], командующий китайскими войсками КВЖД Бао Гуйцин воспользовался удобным поводом и издал приказ о лишении Хорвата власти. 15 марта 1920 г. в «Вестнике Маньчжурии» были опубликованы его последние приказы, а 17 марта была прекращена забастовка. Лишившись прежнего положения – Председателя Правления, Хорват с ноября 1920 г. – всего лишь «Высокий советник Правления Общества КВЖД». Более того, китайские власти порекомендовали ему уехать «отдохнуть и прочно обосноваться» в Пекине[37], где он и прожил безвыездно до самой смерти в 1937 г.

Известный писатель Всеволод Иванов, очевидец событий, попытался передать царившее в те дни настроение в Харбине: «...Военные китайцы спускали с флагштока российский трехцветный флаг КВЖД и вешали свой пятицветный, в знак того, что дорога переходила в руки китайцев, в их управление и, таким образом, не могла далее быть плацдармом для формирования на ней контрреволюционных отрядов вроде полковника Орлова, Враштиля и др. Российский суверенитет был в ущербе. А русская тысячная толпа... аплодировала китайцам и кричала «ура!». Она радовалась тому, что КВЖД – нейтрализовалась... что скоро старому Хорвату придется смотаться со своего высокого поста и сесть к китайцам в пекинское свое вежливое пленение до самой старости. КВЖД

переставала быть «полосой отчуждения», русской, арендованной на срок, территорией и снова становилась китайской. Зато – Харбин становился "свободной китайской Женевой"»[38]. Так закончился длительный период существования «счастливой Хорватии» и «царствования Берендея» – генерала Хорвата.

С этого времени китайское правительство начинает потихоньку прибирать КВЖД к рукам. 2 октября 1920 г. министр путей сообщения Китая Е Гунчжо подписал с Русско-Азиатским банком соглашение «О совместном управлении Китайско-Восточной железной дорогой», в котором было заявлено, что, «ввиду полной дезорганизации России» Китай временно, до будущего соглашения со «стабильным» русским правительством, берет на себя «верховный контроль» над дорогой. Договор предусматривал платежи Общества КВЖД Китаю, введение в Правление дороги новых китайских директоров, замену русской полиции китайской[39]. Таким образом, китайская сторона подводила правовую основу для полного перехода дороги в руки Пекина.

В начале 1921 г. на собрании акционеров Русско-Азиатского банка и представителей администрации КВЖД было подписано соглашение о новой структуре Правления. Одновременно было решено пригласить на должность Управляющего опытного инженера Б.В.Остроумова[40]. Он был последним русским (не советским) Управляющим КВЖД – со 2 февраля 1921 г. по 3 октября 1924 г.

Серьезные изменения коснулись правового положения российского населения и административного управления полосой отчуждения. 23 сентября 1920 г. президент Китайской Республики издал декрет, в котором объявлял «прекращение признавания Российских посланника и Консулов в Китае», брал на себя защиту проживающих в Китае мирных русских граждан и их личных и имущественных интересов, а также указал на необходимость «выработать соответствующие мероприятия в отношении... русских концессий, полосы отчуждения КВЖД и проживающих повсюду в Китае русских граждан»[41]. Тогда же пекинское правительство образовало Особый Район Восточных Провинций (ОРВП), который включал территорию полосы отчуждения КВЖД[42]. 24 сентября 1920 г. уже бывший российский посланник в Пекине кн. Н.А.Кудашев сделал представление на имя китайского министра иностранных дел, в котором выражал сожаление, что в силу декрета русские граждане «остаются без официальной защиты их русскими представителями в Китае». Воспользовавшись слу-

чаем, посланник также обвинил Пекин в многочисленных нарушениях русско-китайских договоров, в том числе и контракта 1896 г. на постройку КВЖД. «Декретом от 23 сентября с. г. коренным образом изменяется положение русских граждан и их имуществ, основанное на постановлениях всех русско-китайских договоров, заключенных в 1689, 1727, 1851, 1858, 1860 и 1881 гг.»[43] – заключил свой последний дипломатический демарш Н.А.Кудашев. В январе 1921 г. он уехал из Пекина во Францию.

30 октября 1920 г. в соответствии с декретом от 23 сентября 1920 г. Совет Министров Китайской Республики утвердил правила административного подчинения проживающих в Китае русских. В ОРВП стали создаваться китайские административные, полицейские и судебные учреждения: Главное полицейское управление, Управление железнодорожной полиции, Управление по делам городского и поселкового хозяйства*, Управление Главноначальствующего, Земельное управление, Окружной суд; Судебная палата ОРВП и Управление народного просвещения. В 1923 г. вся китайская администрация была подчинена одному лицу – Главноначальствующему ОРВП с резиденцией в Харбине. Он, в свою очередь, подчинялся местному правительству ТВП в Мукдене, а через него – центральному правительству в Пекине[44]. Такой порядок административного управления ОРВП продолжался до провозглашения Маньчжоу-го в 1932 г.

Почему же не удались попытки установления советской власти на КВЖД? Видимо, это объясняется рядом факторов: слабыми позициями местных большевиков, концентрацией на линии значительного числа белых отрядов, малой затронутостью российских жителей полосы отчуждения коммунистической агитацией и бедствиями первой мировой войны, и, особенно, более высоким уровнем жизни преобладающей части русского населения в Маньчжурии по сравнению с их соотечественниками в самой Российской империи.

Причины провала хорватского плана создания на КВЖД объединенных сил для борьбы с Красной Армией кроются в непре-

---

* Это управление контролировало деятельность муниципалитетов в Харбине и на линии. Российское муниципальное управление существовало в ОРВП до марта 1926 г. Последний председатель Харбинского городского Совета – П.С.Тишенко (1917–1926 гг.) – до этого редактор «Харбинского Вестника».

кращающейся борьбе за власть политических лидеров (Дербер, Хорват, Вологодский и т. д.) и остром соперничестве военных лидеров (Колчак, Семенов, Калмыков и др.). По мнению О.Б.Бобина, слишком много было здесь, в Харбине, глубоком тылу людей, которые в самом начале белого движения обрекали его на поражение. Знаменитый на весь Харбин спившийся генерал генерального штаба Доманевский, без дебоша не заканчивавший вечера в каком-нибудь из ресторанов города, подражавший Керенскому консул Попов, многочисленные организации и союзы интеллигенции, собрания которых тонули в мелких склоках[45]. Но это еще драма, трагедия начнется через полтора года, когда скатились на многочисленные подъездные пути Харбинского вокзала эшелоны с остатками колчаковской армии, а с ними и тысячи беженцев.

В то время как политические и военные деятели Дальнего Востока и Сибири «спасали Россию», китайские власти, воспользовавшись удобным моментом, потихоньку начали устанавливать свою единоличную власть на КВЖД. Однако в этих стремлениях Пекин и Мукден встретили серьезное сопротивление: интересы мировых держав (США, Японии, Англии, Франции и др.) столкнулись с китайскими интересами на КВЖД.

2.2. КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в годы гражданской войны (1918–1922 гг.)

К концу Первой мировой войны Китайская Республика была поделена на сферы влияния между военными группировками: в Маньчжурии хозяйничало автономное мукденское правительство во главе с маршалом Чжан Цзолинем, опиравшимся на Японию; в Центральном Китае – У Пэйфу, ориентировавшимся на США и Англию. Наряду с центральным правительством правой ориентации Дуань Цижуя в Пекине, на юге Китая существовало демократическое правительство Сунь Ятсена (кантонское), которое то поддерживалось, то игнорировалось иностранными государствами сообразно их интересам. Борьба великих держав за доминирующее положение в Китае продолжалась. Неопределенное правовое положение КВЖД в результате крушения Российской империи, сложные политические процессы в полосе отчуждения, неприкрытое стремление китайских властей взять дорогу под свое управление – все это обострило давний интерес Японии, США и

европейских стран к дороге и усилило их борьбу за влияние и контроль над КВЖД.

В конце 1918 г.* по инициативе правительства США начались переговоры об установлении общего контроля США, Японии и некоторых стран Европы над железными дорогами Сибири и КВЖД. Основная борьба во время этих переговоров развернулась между делегациями США и Японии. Американцы требовали поставить во главе руководства дорогами инженера Джона Стивенса, японцы добивались назначения на равных с американцем правах своего представителя. Высказывалось японцами и предложение о разделе дорог между обеими странами: КВЖД - во «временную передачу» Японии, Сибирскую дорогу - США[46].

В январе 1919 г. трудные американо-японские переговоры завершились соглашением «О надзоре над Сибирской железной дорогой и КВЖД». В марте 1919 г. к соглашению присоединились Великобритания, Франция, Италия, Китай и правительство Колчака. 14 марта 1919 г. представители этих стран опубликовали декларацию об установлении международного контроля над КВЖД и железными дорогами Сибири и российского Дальнего Востока в зоне действия войск интервентов[47].

Для осуществления контроля создавался Межсоюзный железнодорожный комитет** (МЖК), в который вошли представители от каждого государства - участника соглашения. Для организации практического руководства дорогой при МЖК создавалось два органа: Межсоюзный технический совет во главе с Дж. Стивенсом и Союзный совет по воинским перевозкам (позже назывался военно-транспортным советом) под руководством японцев. Технический совет осуществлял непосредственное управление железными дорогами Сибири и КВЖД, назначал иностранных экспертов на участки дороги, издавал инструкции и т. п.[48] Соглашение подчеркивало, что союзный контроль установлен временно

---

* Уже осуществлялась открытая военная интервенция на Дальнем Востоке - с 5 апреля 1918 г. силами США, Японии, Великобритании, Франции, Италии, Румынии, Польши, Китая. В январе-апреле 1920 г. военные силы интервентов (кроме японцев) были эвакуированы с Дальнего Востока, японские войска покинули Южное Приморье в октябре 1922 г., Северный Сахалин - в 1925 г.

** В документах Комитет называется то «Межсоюзническим», то «Межсоюзным», в литературе - «Межсоюзным» или «Междусоюзным».

и в интересах русского народа. Более того, параграф 5 документа обещал, что «действие настоящего соглашения прекращается после вывода иностранных вооруженных сил из Сибири, и все иностранные железнодорожные эксперты, назначенные на основе этого соглашения, будут немедленно отозваны... изложенный выше план должен быть выполнен без нарушения суверенных прав русского народа и в сотрудничестве с русским персоналом и русскими служащими»[49]. Однако на самом деле, и события следующих лет это подтвердили, ни США, ни другие участники МЖК вовсе не собирались добровольно отказываться от своих замыслов в отношении КВЖД, и менее всего их волновали интересы русского народа. Корейский исследователь Сон До Чжин считает, что действия союзников были также направлены и на ограничение прав Китая в управлении дорогой[50].

Подписание соглашения не только не ликвидировало американо-японское соперничество из-за КВЖД, но еще более его обострило. США стремились играть ведущую роль в эксплуатации дороги, что выразилось и в главенствующем положении технического совета, и в распределении участков железной дороги между державами. Дж. Стивенс назначил американских инспекторов на главные линии КВЖД и Транссиба; его штаб и американский гарнизон находились в важнейшем пункте КВЖД – Харбине. Японским инспекторам были предоставлены линии Никольск-Уссурийский – Хабаровск, Амурская железная дорога и ветка КВЖД от Харбина до Чанчуня. Е.И.Попова справедливо считает, что «распределение зон инспекции отражало претензии соответствующих держав на ту или иную сферу влияния. Железные дороги, инспектируемые американцами, открывали возможность контроля над Восточной Сибирью и Северной Маньчжурией с выходом к морю во Владивостоке»[51].

Несмотря на такое распределение зон инспекции, японское командование не собиралось отказываться от попыток установления собственного военного и экономического контроля над КВЖД, активно используя при этом белые воинские формирования, особенно отряды Г.М.Семенова и И.М.Калмыкова. Однако попытка японского командования захватить осенью 1919 г. линию Маньчжурия – Харбин кончилась неудачей. В октябре 1919 г. атаман Г.М.Семенов по поручению японского командования специально ездил в Мукден уговаривать Чжан Цзолиня «позволить» отрядам Семенова занять часть Главной линии КВЖД –

от Маньчжурии до Харбина, что ставило бы под контроль Японии почти всю дорогу (линия Маньчжурия – Харбин и ЮМЖД). Японский консул в Мукдене активно поддерживал атамана, называя его «русским Наполеоном». Но Чжан Цзолинь на уговоры не поддался. Когда же Семенов попытался силой занять дорогу, высадив в Хайларе, Цицикаре и Харбине свои части, ему было предъявлено требование китайского военного руководства немедленно удалить отряды с КВЖД[52]. Сон До Чжин указывает, что китайские власти не симпатизировали находившимся в Маньчжурии белогвардейским отрядам, но не могли пресечь их действия, так как эти отряды пользовались поддержкой Японии и были многочисленными по своему составу[53].

В начале 1920 г. японские войска с ведома Хорвата вновь попытались захватить линию Маньчжурия – Харбин, однако опять столкнулись с противодействием местной китайской администрации. В связи с активным участием в этих акциях белогвардейцев, отношение к ним властей ТВП ухудшилось. В феврале 1920 г. командующий китайскими войсками КВЖД Бао Гуйцин предъявил требование Хорвату немедленно расформировать русские воинские части в полосе отчуждения[54], а вскоре и сам генерал вынужден был уйти в отставку. Однако охлаждение китайских властей к белогвардейцам было непродолжительным: в дальнейшем китайцы будут постоянно использовать русских эмигрантов в своих интересах.

Подобные захватнические действия японского командования вызывали резкую критику руководства МЖК. Так, 14 апреля 1920 г. технический совет направил в МЖК жалобу на произвол японцев на КВЖД (аресты русских служащих, введение собственной охраны и пр.). Японские власти нарушали межсоюзное соглашение, в том числе и в отношении охраны дороги, «каковая была поручена союзными державами армии китайского правительства, и никакие вооруженные силы никакой другой страны не имеют прав на охранение этой железной дороги»[55]. 28 апреля 1920 г. МЖК принял, на основании инспекторской поездки американского члена Комитета Ч.Смита, резолюцию о незаконных действиях Японии на КВЖД. В документе подчеркивалось, что японские власти санкционировали нарушение полковником Меди (начальник военных перевозок у Семенова) межсоюзного соглашения по КВЖД. Более того, японцы и белые, утверждал документ, «захватили функции технического совета и транспортного совета». Резолюция

МЖК содержала требование к японскому правительству «обеспечить надлежащее соблюдение условий межсоюзного железнодорожного сообщения по КВЖД и Уссурийской железной дороге»[56].

Ситуация на КВЖД из-за разногласий между японцами и местными китайскими властями, противоречий внутри МЖК, внутриполитических осложнений в Китае продолжала оставаться напряженной и весьма запутанной даже с точки зрения управления дорогой: ее работой руководили Управление и Правление КВЖД, оба совета МЖК и местная мукденская администрация.

Китайские власти даже предприняли попытку положить конец межсоюзному контролю над КВЖД, подписав 2 октября 1920 г. соглашение с Русско-Азиатским банком «О совместном управлении КВЖД», по которому Китай брал на себя «верховный контроль над дорогой»[57]. Заключив союз с русской администрацией, китайцы давали понять руководству МЖК ненужность его существования.

МЖК, просуществовав менее двух лет, с самого начала оказался нежизнеспособным, подорванным изнутри противоречиями между его участниками, прежде всего, США и Японией. Союзники не смогли добиться ни политической стабильности и прекращения стачек и забастовок в полосе отчуждения, ни подчинить своему влиянию многочисленные военные формирования белогвардейцев, ни нормализовать деятельность дороги и улучшить ее экономическое положение. Руководитель технического совета Дж. Стивенс прекрасно это понимал. Осенью 1920 г. он просил госдепартамент США освободить его от обязанностей председателя МЖК, так как союзное соглашение 1919 г. превратилось в фарс, на дороге царили безвластие и разруха, нарастал финансовый развал[58]. Понимали это и государственные деятели стран-участниц МЖК. Еще весной 1920 г. США начали переговоры с Францией и Англией о пересмотре фактически уже не действующего соглашения 1919 г. Госдепартамент предложил несколько вариантов «интернационализации» КВЖД: дорога под наблюдением консорциума; введение конкурсного управления на дороге; передача всего управления и охраны Китаю и т. п. В конце концов, после долгих дебатов, 15 октября 1920 г. в Нью-Йорке был подписан договор о консорциуме (сроком на 5 лет) банковскими группами Англии, Франции, Японии и США. Договор провозглашал полное равенство всех участников, предоставлял равные доли во всех операциях и т. д. Однако содержание статей

по КВЖД было весьма неопределенным. В целом, как отмечает исследователь В. Аварин, этот «четвертной» консорциум оказался недееспособным[59].

Попытка США, Японии и западных держав подчинить себе КВЖД, пусть даже и вкупе с Китаем, зашла в тупик не только из-за жестоких противоречий между членами МЖК. Большой вклад в создание подобной ситуации на дороге внесли пекинские и мукденские власти, проводившие весьма непоследовательную, а иногда и вероломную политику по отношению к МЖК, преследуя, несмотря на всю слабость, собственные цели. Так, участвуя в МЖК и постоянно обращаясь за помощью к правительству США, Пекин в то же время не отказывался от переговоров с Советской Россией, признания Дальневосточной Республики (которые, в свою очередь, претендовали на КВЖД) и даже предпринял ряд практических шагов по установлению своей власти на дороге. Таким образом, провал идеи МЖК со всей очевидностью продемонстрировал непримиримые противоречия по вопросу обладания КВЖД среди участников соглашения 1919 г., важное значение самой проблемы КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в эти годы.

Еще более весомые доказательства важности проблемы КВЖД и сложности ее решения представила Вашингтонская конференция, проходившая с 12 ноября 1921 г. по 6 февраля 1922 г.[60] В конференции участвовали США, Британская империя (Великобритания, доминионы и Индия), Франция, Япония, Италия, Бельгия, Голландия и Португалия. С китайской стороны была приглашена делегация Северного Китая, состоявшая из проамерикански настроенных политиков: Ши Чжаоцзи (Альфред Ши), Гу Вэйцзюнь (Веллингтон Ку), Ван Чунхой. Требование кантонского правительства о признании представителем Китая второй делегации – от юга страны – было отвергнуто. Делегация же Северного Китая играла на конференции второстепенную роль. С самого начала было решено, что она будет допущена к обсуждению только дальневосточных вопросов, а весь ход закулисных переговоров оставался ей неизвестен[61].

Целью конференции было закрепление на правовой основе изменений в международной обстановке на Дальнем Востоке и Юго-Восточной Азии после первой мировой войны. Решения Вашингтонской конференции служили своего рода «дальневосточным дополнением» к Версальскому мирному договору 1919 г.

Делегации Советской России и ДВР на конференцию приглашены не были, в связи с чем советское правительство 19 июля 1921 г. высказало резкий протест – в ноте правительствам Великобритании, Франции, Италии, США, Китая и Японии. Возмущение Москвы было вызвано не только отсутствием приглашения на конференцию, но и желанием этих стран принять «во внимание интересы России и без ее представительства»[62]. 17 сентября 1921 г. госдепартамент США огласил причины, по которым советская делегация не была приглашена для участия в конференции: «Ввиду отсутствия единого признанного Русского правительства защита интересов России должна перейти ко всей конференции как к моральному уполномоченному русского народа»[63]. Еще дважды, 2 ноября и 8 декабря 1921 г., от имени правительства РСФСР Г.В.Чичерин протестовал против созыва международной конференции без участия Советской России и заявлял о непризнании ее будущих решений[64].

Повестка дня Вашингтонской конференции включала широкий круг вопросов: возвращение Китаю Шаньдуна, достижение целостности Китая, тарифная автономия, экстерриториальность и т. п.[65]

В целом, принятые в Вашингтоне решения закрепили итоги Первой мировой войны на Тихом океане и в Азии. США сумели добиться больших, по сравнению с другими участниками, преимуществ: равенства флотов с Великобританией, аннулирования англо-японского договора 1902–1921 гг. и отказа Японии от «исключительного» положения в Китае. Как считает А.Д.Воскресенский, Вашингтонские соглашения привели к установлению временного равновесия сил на Дальнем Востоке, в целом соответствовали национальным и государственным интересам держав-участниц[66].

Однако одну проблему – из более мелких – участникам конференции так и не удалось решить. Речь идет о судьбе КВЖД, которой участники конференции уделили большое внимание, пытаясь урегулировать такие вопросы, как правовое положение, право собственности на дорогу и порядок управления на КВЖД. Правительство США имело к началу конференции собственное решение вопроса о КВЖД – план ее интернационализации, то есть захвата США ведущего положения на дороге. Вашингтон предлагал создать международный контрольный орган с решающим голосом тех держав, которые предоставили бы дороге боль-

ше средств. Госдепартамент выдвинул этот план (разработанный Дж. Стивенсом) на неофициальных переговорах с китайской делегацией. Получив отказ даже от проамерикански настроенных представителей пекинского правительства, дипломаты США пытались договориться с маньчжурским правителем Чжан Цзолинем, однако и он не согласился поддержать их предложения[67].

Представители США, не встретив понимания с китайской стороны и зная о переговорах ДВР и РСФСР с пекинским правительством, решили добиться одобрения плана Стивенса правительством ДВР.

В ноябре 1921 г. в Читу со специальной миссией прибыл неофициальный представитель госдепартамента США Дж.К.Колдуэлл. Поскольку правительство США отказывалось официально признать ДВР, то на Колдуэлла возлагалась задача поддерживать связи с местными властями (С февраля 1922 г. его сменил Э.Томас.) 3 декабря 1921 г. представитель госдепартамента вручил министру иностранных дел ДВР Я.Д.Янсону меморандум, в котором сообщалось, что на Вашингтонской конференции рассматривается соглашение о международном контроле над КВЖД[68]. Дж. Стивенс, «патриот КВЖД», также вел переговоры о дороге – в Вашингтоне, с главой неофициальной делегации ДВР Языковым. Предложения Стивенса сводились к установлению пресловутого межсоюзного управления КВЖД и охране дороги «либо русскими, либо междусоюзными войсками». Таким образом, по мнению Стивенса, было бы возможно предотвратить захват дороги японцами – до передачи ее признанному Всероссийскому правительству[69]. Однако делегация ДВР не согласилась с предложениями Стивенса, считая, что судьбу КВЖД должны решать совместно Советская Россия и Китай. Американское предложение не спасало дорогу от японских притязаний, поскольку в Межсоюзном комитете отсутствовала Советская Россия (законная наследница прав на КВЖД) и, в то же время, его членом была Япония. В общем, делегация ДВР отвергла план Стивенса, утверждая, что КВЖД должна находиться «в полном распоряжении и управлении Китая и Советской России»[70].

На Вашингтонской конференции план интернационализации КВЖД был изложен в докладе американской делегации 6 января 1922 г. План предусматривал создание в Харбине Финансового комитета из представителей держав-участниц конференции, который будет контролировать деятельность дороги, организацию

полиции и жандармерии[71]. Делегация Китайской Республики с предложенным в докладе вариантом решения проблемы КВЖД не согласилась. Более того, китайцы даже заявили, что вопрос о КВЖД - предмет переговоров только Китая и России, поскольку Россия построила дорогу, а Китай владеет территорией, по которой она проходит. Один из делегатов - доктор Янь - подчеркнул, что межсоюзное соглашение 1919 г. уже недействительно, поскольку оно было заключено лишь на срок интервенции[72]. Во многом из-за такого противодействия китайских делегатов проект Стивенса так и не был принят на конференции. Резолюция от 4 февраля 1922 г., одобренная всеми участниками конференции, предусматривала, что вопросы эксплуатации и охраны дороги подлежат обсуждению через дипломатические каналы. А ранее, 2 февраля, член американской делегации Э.Рут заявил в подкомитете, что «по взаимному согласию и общему заявлению» решено рассматривать межсоюзное соглашение 1919 г. как действительное[73]. В то же время техническая подкомиссия Вашингтонской конференции вынуждена была признать, что «дорога действительно является собственностью русского правительства»[74]. В другой резолюции от 4 февраля (так называемой «резолюции Рута»), принятой участниками, за исключением Китая, говорилось об ответственности Пекина за выполнение им обязательств перед иностранными держателями акций и кредиторами Общества КВЖД, «вытекающей из факта осуществления Китайским Правительством верховной власти в отношении владений железной дороги и управления ею»[75].

Принятие подобных расплывчатых формулировок означало провал попыток установить режим интернационализации КВЖД. Американская делегация в отчете президенту вынуждена была даже признать, что вопрос о КВЖД конференции решить не удалось - пришлось оставить его для дальнейших дипломатических переговоров[76]. Одной из причин неудачи США и других участников конференции явилось наличие серьезных противоречий между ними, особенно, между США и Японией. Однако весьма весомым фактором стали идущие с 1920 г. переговоры РСФСР, ДРВ и пекинского правительства о КВЖД, позволившие китайской делегации выступать на конференции с достаточно твердых позиций.

Последовавшее осенью 1922 г. поражение белогвардейских войск и завершение гражданской войны на Дальнем Востоке

свели на нет возможности (и так номинальные) для союзников контролировать КВЖД при помощи МЖК.

КВЖД была очищена от японских войск 26 сентября 1922 г. – в связи с эвакуацией армии Японии из Приморья. К концу октября 1922 г. США, Англия, Япония, Франция и Италия договорились о ликвидации МЖК и технического совета, а также о передаче КВЖД под временную опеку Китая, оговорив обязательство открыть ее для торговли всех стран. 31 октября четыре державы – США, Англия, Япония и Франция – выступили с согласованными меморандумами в Пекине, объявив отзыв войск, ликвидацию МЖК и технического совета. Они заявили, что сохраняют за собой все права, связанные с материальной помощью дороге*, подтвердили свою заинтересованность в сохранении режима «открытых дверей» на дороге[77]. 1 декабря 1922 г. МЖК был официально ликвидирован. Таким образом, все попытки западных стран и Японии установить контроль над КВЖД на протяжении 1919–1922 гг. завершились полным провалом. Нельзя не согласиться с мнением исследователя В.Аварина о том, что «вопрос о КВЖД... оказался самым сложным, не поддающимся никакому разрешению в дальневосточном комплексе империалистических противоречий»[78].

2.3. Проблема КВЖД в советско-китайских отношениях в конце 1917 – начале 1924 г.

КВЖД попала в сферу внимания молодой советской дипломатии уже в первый месяц ее деятельности. Не позднее конца ноября 1917 г. НКИД сообщил посланнику Китая в Петрограде об увольнении с должности «бывшего посланника России бывшего князя Николая Александровича Кудашева»** и управляющего

* Стивенс в итоговом отчете подчеркнул, что расходы США по железнодорожному контролю должно оплатить русское правительство, которое будет признано Америкой. Характерная деталь: архив МЖК был передан в госдепартамент США.

** Несмотря на это, пекинское правительство продолжало сношения с дипломатическими и консульскими представителями царской России. Только 23 сентября 1920 г. президент Китайской Республики Цао Кунь издал декрет о прекращении признания их в качестве офи-

КВЖД Д.Л.Хорвата. НКИД также предложил «Китайскому правительству составить смешанную русско-китайскую ликвидационную комиссию по вопросу Восточно-Китайской железной дороги»[79].

В исследовательской литературе нет единого мнения о позиции правительства большевиков относительно КВЖД в первые годы советской власти. В китайской историографии преобладает мнение, что правительство Советской России сначала «официально обещало безвозмездную передачу КВЖД Китаю, а потом отказалось от своего обещания»[80]. В западной историографии также широко распространено утверждение о том, что правительство большевиков сперва заявило о полном отказе от КВЖД, а затем, пройдя испытание властью, предъявило права России на дорогу[81]. Американский историк Т.Э.О'Коннор вообще считает, что Чичерин и в западной, и в еще большей степени, восточной политике отдавал приоритет государственным задачам перед революционными; а в общем курсе советской внешней политики проступают элементы национально-государственных, геополитических традиций и задач, свойственных внешней политике дореволюционной России[82].

Мнение американского ученого близко к позиции советской историографии, в которой преобладает точка зрения о неизменности взглядов СНК и НКИД в отношении КВЖД. Суть этих взглядов выразил Г.В.Чичерин еще 4 июля 1918 г., выступая на V съезде Советов: «Мы уведомили Китай, что отказываемся от захватов царского правительства в Маньчжурии и восстанавливаем суверенные права Китая на той территории, по которой пролегает важнейшая торговая артерия – Восточно-Китайская железная дорога, собственность китайского и русского народа, поглотившая многие миллионы народных денег, и поэтому принадлежащая только этим народам и никому более»[83].

По мнению исследователя А.Н.Хейфеца разногласия в трактовке позиции советского правительства возникли, прежде всего, из-за публикации В.Д.Виленским (Сибиряковым) в 1919 г. бро-

---

циальных представителей России (ДВП. Т. 1. С. 715). 30 сентября 1920 г. по приказу Чжан Цзолиня были закрыты консульства в Гирине, Хэйхэ, Мукдене, Чанчуне. Передача же здания российского посольства советской миссии состоялась только в декабре 1921 г. по прибытии в Пекин делегации РСФСР во главе с А.К.Пайкесом (*Пескова Г.Н.* Указ. соч. С. 115).

шюры «Китай и Советская Россия. Из вопросов нашей дальневосточной политики», в которой он привел вариант проекта обращения правительства РСФСР к китайскому народу, содержащий отказ от КВЖД. Этот проект обсуждался, но не получил одобрения советского руководства – в пункте, касающемся КВЖД. Но именно в этом виде он стал широко известен в Китае: в марте 1920 г. этот отвергнутый проект (в брошюре Виленского) попал в Сибирь, стал известен китайскому консулу в Иркутске и передан в Пекин. Несколько позднее он был передан по телеграфу из Владивостока в Шанхай с произвольным добавлением абзаца, гласившего, что советское правительство будто бы возвращает Китаю КВЖД без всякого вознаграждения[84]. В последних китайских и российских публикациях содержатся и иные толкования этих событий. По мнению российских авторов, текст обращения от 25 июля 1919 г. был 3 марта 1920 г. передан в китайское консульство в Иркутске уполномоченным НКИД в Сибири и на Дальнем Востоке Я.Д.Янсоном с просьбой ознакомить с ним пекинское правительство. Однако пункт о безвозмездной передаче КВЖД Китаю в этом тексте отсутствовал[85]. Американский историк Г.Шварц уверен, что в данном обращении (он называет его Декларацией Л.Карахана) сначала содержался полный отказ Москвы от КВЖД, но после победы над Колчаком этот параграф из текста опубликованной версии был исключен[86].

Китайские историки, напротив, утверждают, что в переданном Янсоном документе «такой пункт присутствует, а значит, тогдашнее советское правительство действительно собиралось безвозмездно возвратить КВЖД Китаю»[87]. Более того, корейский ученый Сон До Чжин полагает, что Пекин отрицательно отнесся к этому предложению, так как в случае его положительной реакции КВЖД была бы захвачена Японией[88].

Изучение документальных материалов показывает, что СНК и НКИД уже в самом начале 1918 г. не собирались отказываться от КВЖД. Об этом, в частности, говорит весьма интересный документ – Инструкция НКИД международным отделам краевых Совдепов от 22 февраля 1918 г. В ней намечены основные направления политики Советской России в отношении Китая и, в частности, в вопросе КВЖД. Позиция советского руководства сформулирована достаточно четко: «В отношении Восточно-Китайской железной дороги следует помнить, что договор 1896 г., нами признанный, а Китаем до сих пор не опротестованный, сохраняет

силу, и, следовательно, Китай сохраняет свои верховные права на территорию, по которой пролегает железная дорога, и обязан ее охранять, не вмешиваясь во внутренний распорядок дороги и в наше самоуправление»[89]. Кстати, в это сложное время становления государственной машины руководство молодой республики было обеспокоено положением российских граждан в полосе отчуждения КВЖД. Помимо назначения новых консулов в Маньчжурию, НКИД поручает заниматься защитой прав русских в Гиринской и Мукденской провинциях – Владивостокскому Совдепу, в Хэйлунцзянской – Хабаровскому[90].

Советскую позицию по вопросу КВЖД поясняют также Обращения правительства РСФСР к народу Китая 1919–1920 гг. 25 июля 1919 г. было издано «Обращение Правительства РСФСР к китайскому народу и Правительствам Южного и Северного Китая», в котором провозглашался отказ от русской доли в боксерской контрибуции*, особых привилегий российских купцов в Китае и прав экстерриториальности. Однако об отказе от КВЖД в Обращении нет ни слова. Напротив, советское правительство предлагало возобновить прерванные в марте 1918 г. под давлением западных союзников Китая переговоры и «раз навсегда ликвидировать все акты насилия и несправедливости, совершенные в отношении Китая прежними Российскими правительствами совместно с Японией и Союзниками»[91]. Таким образом сформулированное предложение говорит о нежелании советской стороны без переговоров отдать КВЖД Китаю.

Более определенно позиция РСФСР по отношению к КВЖД была сформулирована в Обращении к правительству Китайской

---

* *Боксерская контрибуция* – русская часть составляла 28,97% общей суммы, или 180084021,44 руб. Вся сумма контрибуции должна была быть выплачена к 1945 г. Китайские власти пренебрегли отказом РСФСР от боксерских денег в 1919 г., продолжали выплачивать огромные суммы царским чиновникам. В Китае периодически выпускали займы под русскую часть контрибуции (1922, 1923, 1924 гг.). Соглашение 1924 г. определило передачу русской части контрибуции на создание фонда развития просвещения в Китае, до 1928 г. Китай это условие соблюдал. Затем пекинское правительство стало расходовать эти деньги по своему усмотрению. Заинтересованное в нормализации отношений с Нанкином, советское правительство в конце июля 1935 г. рекомендовало дипломатическим представителям СССР в Китае не проявлять активности в вопросе о расходовании боксерских денег (ДВП СССР. Т. 4. С. 501–509).

Республики от 27 сентября 1920 г. В тексте содержался отказ Российской Федерации от боксерской контрибуции и от права экстерриториальности, предлагалось установление регулярных торговых и экономических отношений, взаимное открытие дипломатических и консульских представительств. Советское правительство потребовало от китайских властей отказа от поддержки «русских контрреволюционеров», а также «разоружить, интернировать и выдать правительству РСФСР все находящиеся... на территории Китая отряды и организации, ведущие борьбу против РСФСР»[92].

Последний, 8-й пункт Обращения был посвящен проблеме КВЖД. Советская сторона предлагала заключить «специальный договор о порядке пользования Китайской Восточной железной дорогой для нужд РСФСР» – между Китаем, Россией и ДВР[93].

Косвенным доказательством неизменности с начала 1918 г. советской позиции в отношении КВЖД и нежелания отдавать безвозмездно дорогу Китаю служит сравнение с ситуацией отказа РСФСР от русской доли боксерской контрибуции. Решение об этом было принято на заседании Президиума ВЦИК 2 декабря 1918 г. Неизвестно, когда китайское правительство было впервые извещено об этом, но в Обращении в июле 1919 г. советское правительство заявляло об отказе от «боксерских денег» – «уже в третий раз»[94]. Это решение оставалось неизменным и было выполнено. Представляется очевидным, что с самого начала такой же определенной была позиция советского руководства и в отношении КВЖД – как дороги, построенной русским народом на русские деньги, вследствие чего не могло быть и речи о безвозмездной передаче ее Китаю.

6 апреля 1920 г. Учредительным съездом в г. Верхнеудинске (Улан-Удэ) было принято «Обращение Учредительного съезда Забайкалья к правительствам США, Великобритании, Японии, Китая, Франции, Италии, РСФСР, к правительствам и народам всего мира», в котором провозглашалось создание самостоятельного независимого государства – Дальневосточной республики (ДВР)*. Территориально ДВР охватывала Дальний Восток от Байкала до Тихого океана: Забайкальскую, Амурскую, Приморскую

---

* ДВР являлась временным государственным образованием, вызванным к жизни международно-политической обстановкой, главным образом, стремлением Советской России избежать военного конфликта с Японией.

области, Сахалин, Камчатку и полосу отчуждения КВЖД[95]. Последнее обстоятельство весьма примечательно, так как правительство Советской России всегда считало полосу отчуждения территорией Китая. Руководство ДВР даже назначило своего начальника – особоуполномоченного в полосе отчуждения Э.К.Озарнина, фактически выполнявшего обязанности генконсула ДВР в Харбине[96]. Претензии ДВР на владение полосой отчуждения и явились причиной того, что в годы гражданской войны переговоры с Китаем о КВЖД велись как правительством РСФСР, так и властями ДВР, которые на первом этапе переговоров – 1920–1921 гг. – наиболее активно добивались решения вопроса о КВЖД.

В июне 1920 г. правительство ДВР направило правительству Китая ноту, в которой, наряду с предложением установления консульских отношений, говорилось о необходимости созыва конференции трех заинтересованных держав для решения всех возникших «за два года внутренней гражданской войны» в полосе отчуждения проблем[97]. Правительство ДВР дважды посылало в Китай миссии под руководством И.Л.Юрина для обсуждения вопроса о КВЖД. Эти миссии работали с сентября 1920 г. по май 1921 г. и в июле–сентябре 1921 гг., были наделены полномочиями на ведение переговоров с китайскими властями от имени правительства РСФСР и Объединенной конференции профсоюзов, партий и народных организаций зоны КВЖД, но успеха не имели. Пекинское правительство заняло весьма уклончивую позицию (характерную для него и в будущем). С одной стороны, оно признавало справедливость требований начала переговоров по КВЖД. Так, еще в апреле 1920 г. на состоявшейся в Верхнеудинске трехсторонней конференции (представители РСФСР, ДВР, Китайской республики) китайские делегаты заявили, что «Китай признает преемственные права нового Русского правительства в Сибири на Восточную Китайскую железную дорогу». Оккупация дороги китайскими войсками объявлялась временной мерой – до окончательного укрепления новой власти на Дальнем Востоке[98]. С другой стороны, стремясь избежать подписания конкретного документа, пекинское правительство прибегало к тактике проволочек и затягивания.

24 марта 1921 г. Учредительное собрание ДВР предприняло попытку форсировать переговоры с Китайской Республикой изданием «Обращения к народу и правительству Китая», в котором предлагало «пересмотреть на началах взаимности между Китаем

и ДВР заключенные в прошлом договоры, в том числе и относящиеся к КВЖД»[99]. 10 мая 1921 г. пекинское правительство ответило на это обращение: МИД Китая уклонилось от признания ДВР[100]. Поскольку примерно в это же время китайское руководство впервые официально подтвердило согласие на переговоры с правительством РСФСР (хотя фактически эти переговоры начались еще в сентябре 1920 г.), то в дальнейшем судьба КВЖД решалась уже Москвой и Пекином. А 14 ноября 1922 г. Народное собрание ДВР объявило о желании войти в состав РСФСР, на что на следующий день дал свое согласие ВЦИК РСФСР[101].

Так безрезультатно окончились активные попытки правительства ДВР добиться от пекинского правительства признания своих прав на КВЖД.

Начало отношениям Советской России и Китайской Республики было положено в ходе визита китайской военно-дипломатической миссии под руководством генерала Чжан Сылиня, прибывшей в Москву 5 сентября 1920 г. – с целью «ведения переговоров от имени Правительства Китайской Республики»[102]. Хотя пребывание делегации было недолгим, а полномочия Чжан Сылиня не были четко обозначены, руководство Советской России попыталось воспользоваться приездом миссии для установления дружественных отношений с Пекином. 27 сентября 1920 г. Чжан Сылиню была вручена нота правительства РСФСР с изложением принципов, предлагаемых СНК и НКИД в основу будущего советско-китайского договора. Но буквально на следующий день пекинское правительство, находившееся под сильным влиянием западных держав, видимо, по их требованию отозвало миссию Чжан Сылиня[103]. Только в феврале 1921 г. китайская сторона дала ответ на российскую ноту от 27 сентября 1920 г. и согласилось начать непосредственные переговоры с правительством Российской Республики. В ответной ноте от 10 марта 1921 г. НКИД немедленно предложил приступить к переговорам в Пекине[104].

Китайское правительство с первых дней начало применять тактику затягивания переговоров. Постоянные проволочки, откладывания, прямые срывы договоренностей со стороны Пекина вообще характерны для советско-китайских переговоров как на этом, первоначальном, этапе, так и в дальнейшем.

Так, уже 31 марта 1921 г. в связи с предстоящим выездом советского представительства в Китай пекинское руководство

заявило, что из-за действий белогвардейцев на КВЖД не может гарантировать личную безопасность членам делегации и просит отложить выезд до удобного момента[105]. Из-за создаваемых китайцами препятствий в оформлении документов Москва вынуждена была несколько раз менять руководителей первой миссии в Пекин. Так, назначенный в июле 1921 г. А.Л.Шейман не смог выехать с делегацией в Китай – из-за более чем двухмесячных затяжек с выдачей въездных виз. Затем политбюро обсуждало кандидатуры А.А.Иоффе, Ю.Ю.Мархлевского и А.К.Пайкеса. Кстати, важность для Советской России переговоров с Китаем подчеркивалась тем большим значением, которое придавало правительство выбору руководителя делегации. Для утверждения на эту должность Ленин предлагал даже «собрать политбюро на полчаса»[106]. В конце концов в середине октября 1921 г. чрезвычайным уполномоченным РСФСР со специальной миссией при китайском правительстве был утвержден А.К.Пайкес. Он прибыл в Пекин 12 декабря 1921 г. В Москву 15 мая 1922 г. приехал специальный представитель Китая Шэнь Чжунсюнь, который выполнял лишь посреднические функции и ни в какие переговоры не вступал. Таким образом, между Советской Россией и Китайской Республикой были установлены отношения «де факто»[107].

Однако направление миссии Пайкеса в Пекин не принесло ожидаемых результатов. 16 декабря во время первой беседы Пайкеса с министром иностранных дел Ян Хойцином советский представитель подчеркнул, что собственниками КВЖД являются исключительно Советская Россия и Китай. Министр с этим согласился. Однако пекинское правительство под всевозможными предлогами откладывало переговоры о КВЖД, увязывая их, например, с выводом советских войск из Монголии*. В одностороннем порядке оно объявило о прекращении с 1 апреля 1922 г. русско-китайского договора и соглашений 1881 г. о сухопутной торговле. В итоге по просьбе Пайкеса ему было разрешено вернуться в Москву: первая делегация РСФСР в Китае (декабрь 1921 – август 1922 г.) так и не смогла начать переговоры. Позиция Пекина в отношении Советской России определялась как сильным на-

---

* По просьбе Временного народного правительства Монголии от 10 апреля 1921 г. правительство РСФСР направило части Красной Армии для разгрома Азиатской конной дивизии генерала Унгерна фон Штернберга и освобождения Монголии.

жимом на него держав на Вашингтонской конференции 1921-1922 гг. с целью не допустить заключения советско-китайского соглашения, так и обострением внутренней борьбы в Китае[108].

Следующим шагом, предпринятым советским руководством для заключения договора с Пекином, было назначение А.А.Иоффе Чрезвычайным и Полномочным представителем РСФСР в Китае. А.А.Иоффе был уже известен как крупный дипломат: член делегации в Бресте, посол в Берлине, он заключил договоры с Эстонией, Латвией и Литвой в 1920 г., был участником мирных переговоров с Польшей в 1921 г. и членом российской делегации в Генуе.

Миссия Иоффе (август 1922 г. – январь 1923 г.) имела более широкие, чем предыдущая, полномочия: она должна была установить дипломатические отношения с Китаем, заключить торговый договор и соглашение о КВЖД[109]. Поэтому никак нельзя согласиться с мнением Сон До Чжина, что основные усилия А.А.Иоффе были «направлены на ликвидацию претензий Русско-Азиатского банка на КВЖД и вытеснение из администрации дороги белогвардейцев, прежде всего управляющего КВЖД Б.В.Остроумова»[110]. Содержащиеся в зарубежной историографии оценки миссии А.А.Иоффе и тогдашней советской внешней политики вообще весьма любопытны. Так, Сон До Чжин далее указывает, что «А.А.Иоффе стал проводником нового внешнеполитического курса СССР в отношении Китая, в соответствии с которым Советский Союз отказался передать Китаю КВЖД в полную собственность и своей главной целью поставил борьбу за возвращение не только утерянных ранее прав России на дорогу, но и приобретение новых»[111]. Для китайской историографии также характерно преувеличение разногласий в высшем советском руководстве по поводу политики в Китае, в частности, в вопросе о КВЖД[112]. Китайские историки утверждают, что сам Иоффе был противником «распространения новой экономической политики на область международных отношений»[113], так как считал, что это означает «возвращение СССР к империалистической политике царизма» и окажет «негативное влияние на осуществление в Китае и других странах идеи «мировой революции»»[114]. Более того, Сон До Чжин делает спорный вывод о том, что «такая позиция СССР (в вопросе о КВЖД. – *Н.А.*) означала отказ СССР от ранее провозглашенных им принципов внешней политики, предусматривающих поддержку национально-освободительного движения стран

Азии и Востока»[115]. На самом деле суть советского подхода к проблеме КВЖД была четко сформулирована Г.В.Чичериным в инструкции А.А.Иоффе: «Передать КВЖД Китаю – значит передать ее японцам и белогвардейцам»[116]. Миссия Иоффе прибыла в Пекин 12 августа 1922 г. Китайское правительство несколько изменило свою тактику – по причине настойчивых требований китайской общественности и торгово-предпринимательских кругов нормализовать отношения с РСФСР. Теперь министр иностранных дел Китая Гу Вэйцзюнь (Веллингтон Ку) часто встречался с Иоффе, но в то же время всячески избегал обсуждения и решения важных вопросов. До конца 1922 г. переговоры так и не начались: обсуждались частные вопросы, связанные с ситуацией на КВЖД; выплатой боксерской доли контрибуции; возвращением РСФСР русских кораблей; но созыв советско-китайской конференции постоянно откладывался китайской стороной. Более того, Пекин даже заявлял, что в Обращениях советского правительства 1919–1920 гг. содержался отказ Советской России от прав на КВЖД и говорилось о «безоговорочной» передаче дороги Китаю[117].

Позиция Китая во время переговоров с Иоффе по-прежнему, как и в 1920–1921 гг., отличалась непоследовательностью. 19 сентября 1922 г. Иоффе направил министру иностранных дел Гу Вэйцзюню ноту с протестом против предполагавшегося в Харбине в ближайшие дни собрания акционеров КВЖД, которое дипломат считал незаконным. Тогда же Иоффе подчеркнул: «Вопрос об этой дороге, несомненно, является одним из важнейших русско-китайских вопросов»[118]. В ответной ноте от 26 сентября 1922 г. МИД Китая заявило, что «Китай принял в свое ведение КВЖД ввиду того, что Россия не имела сил из-за внутренних беспорядков ведать ею и охранять ее, и это является временным способом ведения дела»[119]. Таким образом, в одно и то же время китайская сторона говорила о якобы имевшем место отказе Советской России от прав на КВЖД, и подтверждала необходимость совместного советско-китайского решения вопроса о будущем дороги. Проблема КВЖД приобрела особую остроту в ноябре 1922 г. После освобождения территории Дальнего Востока от интервентов и белогвардейских войск Народное собрание ДВР высказалось за присоединение к РСФСР. Необходимость прочной связи Владивостока и Приморья с центром еще более подняла значение КВЖД в глазах Москвы. Тогда же, осенью 1922 г. впервые возникло т. н. «дело Остроумова». А.А.Иоффе обвинил управляю-

щего дорогой Б.В.Остроумова «в самом предосудительном образе действий», в растратах и хищениях средств КВЖД, доведении ее до финансовой катастрофы. Поскольку дорога «строилась на средства русского народа и остается его собственностью», Иоффе требовал от китайских властей самых серьезных мер для защиты материальных средств КВЖД[120]. Эти меры, по мнению Иоффе, должны были заключаться, во-первых, в немедленном направлении в Харбин компетентной следственной комиссии для производства тщательного расследования; во-вторых, в аресте и предании суду Остроумова; в-третьих, назначении нового управляющего – по соглашению с советской стороной[121].

Надо отметить, что вся эта история не содержала никакого криминала, а имела чисто политический характер, так как Остроумов и большинство высокопоставленных служащих дороги не только не приняли советскую власть, но и являлись ее убежденными противниками. Отсюда естественное стремление советской стороны очистить администрацию КВЖД от «классовых врагов».

Но китайские власти не предприняли никаких конкретных мер, по сути оставив Остроумова и его сотрудников на прежних должностях. Более того, согласившись послать на КВЖД следственную комиссию, Пекин в то же время наградил Б.В.Остроумова орденом. Ответным шагом явилось постановление Дальревкома в начале 1923 г. о лишении Остроумова российского гражданства и объявлении его вне закона[122]. История эта имела продолжение уже после заключения Соглашения по КВЖД 1924 г. Тогда же выяснилось, что все выдвинутые советской стороной обвинения в адрес управляющего оказались ошибочными. Более того, как указывает Г.В.Мелихов, благодаря усилиям Б.В.Остроумова, КВЖД в 1922 г. принесла уже около 6 млн золотых рублей чистой прибыли, в 1923 г. – более 7 млн.[123]

Осенью 1922 г. Иоффе начал переговоры о русской доле боксерской контрибуции и о судьбе русского флота, уведенного белыми из Владивостока. Однако по сравнению с проблемами КВЖД это были второстепенные вопросы. Таким образом, А.А.Иоффе также не удалось добиться продвижения советско-китайских переговоров, а в январе 1923 г. он, серьезно заболевший, выехал на лечение в Японию.

Советское правительство, стремившееся к скорейшему началу переговоров, предложило 30 января 1923 г. перенести их в Москву. 13 февраля МИД Китая отклонило это предложение, заявив,

что «конференция может состояться в Пекине» после возвращения Иоффе[124]. Правда, вскоре Пекин несколько изменил позицию, что было обусловлено начавшимися в Токио советско-японскими переговорами. Весной-летом 1923 г. Китай несколько раз сообщал о своем намерении немедленно начать переговоры. 20 июля 1923 г. Нарком иностранных дел Г.В.Чичерин сообщил китайскому представителю в Москве Шэнь Чжунсюну, что из-за тяжелой болезни Иоффе советское правительство поручило возглавить переговоры заместителю наркома иностранных дел Л.М.Карахану, который должен в ближайшее время выехать на Дальний Восток[125].

В это время серьезно обострилась ситуация на КВЖД. Власти ТВП пошли на провокационные действия в отношении КВЖД: Чжан Цзолинь предпринял попытку силой захватить Земельный отдел дороги. В июле 1923 г. харбинские власти отдали приказ о «передаче Земельного отдела КВЖД и всех земель, приобретенных в свое время Россией для дороги, в ведение китайской администрации»[126]. Подобные действия Чжан Цзолиня вызвали резкий отпор в ноте Представительства СССР в Китае от 1 августа 1923 г.[127] По мнению А.Н.Хейфеца, эта акция была предпринята Чжан Цзолинем для того, чтобы дать повод для иностранного вмешательства в дела КВЖД[128]. Однако это утверждение представляется спорным: неясно, зачем понадобилось маршалу это вмешательство? Хотя реакция западных и японских представителей в Харбине на самом деле оказалась весьма бурной: иностранные консулы опечатали архивы Земельного отдела, а 11 августа направили угрожающую ноту пекинскому правительству. Позже на КВЖД прибыл американский посланник Дж.Г. Шурмэн, заявивший, что Китай не имеет права решать вопрос о КВЖД без санкции великих держав. Он требовал, чтобы дорога оставалась на попечении стран-участниц Вашингтонской конференции, так как «в международном отношении Россия исчезла, а никто не занял ее место»[129].

Представляется более логичным, что Чжан Цзолинь предпринял эту акцию с целью установления собственного контроля над КВЖД. Попытка захвата одного из самых важных отделов дороги – одно из звеньев проводимой мукденскими властями политики подчинения КВЖД, начавшейся еще в марте 1920 г. с отставки Д.Л.Хорвата. Самовольные действия Чжан Цзолиня в отношении дороги будут осуществляться и в будущем: это и требование заключения с ним особого соглашения в сентябре 1924 г.,

и произвол в отношении советской администрации дороги позже – вплоть до его трагической смерти в 1928 г. Да и к чему было вызывать вмешательство западных держав? По справедливому мнению советского дипломата Я.Х.Давтяна, это повредило бы, прежде всего, интересам самого Китая[130]. В конце концов власти ОРВП вынуждены были объявить, что до решения вопроса о КВЖДбудут существовать 2 земельных отдела: старый, отвечающий за земельные участки, необходимые для непосредственных нужд дороги, и новый, созданный китайскими властями, – за все остальные земли на линии[131].

Однако советское правительство не оставляло попыток договориться с Пекином: в августе 1923 г. в Китай была направлена третья миссия, главой которой был назначен заместитель наркома иностранных дел, ведавший делами Востока, Л.М.Карахан – в ранге чрезвычайного и полномочного представителя СССР. Прибытие советской делегации в Китай было с воодушевлением встречено прогрессивной общественностью страны, чего никак нельзя было сказать о настроении пекинского правительства. «В Китае наш новый представитель тов. Карахан был встречен самым восторженным образом, но правительство, находящееся в полном развале, уклоняется от начала конференции»[132], — отметил Г.В.Чичерин в отчете НКИД за 1923 г. Непоследовательность, уклонение от уже достигнутых договоренностей, зависимость от иностранных миссий, невыполнение обещаний – все это попрежнему было характерно для поведения пекинского кабинета.

4 сентября 1923 г. Л.М.Карахан сделал заявление для печати, в котором изложил основные принципы политики СССР на Дальнем Востоке вообще и в отношении Китая в частности. Последние заключались в стремлении Советского Союза наладить равноправные отношения с Китайской республикой. Позже, 2 октября 1923 г. в письме депутатам парламента в Шанхай, Карахан заявил об отказе СССР от «всех капитуляционных и экстерриториальных прав» и «полное признание суверенного Китая на его территории, безразлично, идет ли речь о районе КВЖД, идет ли речь о концессиях, данных Китаем бывшему русскому правительству»[133].

Несмотря на подобные заявления, пекинское правительство под различными предлогами откладывало начало переговоров – сначала отказалось признать полномочия Карахана, затем затеяло дискуссию о праве собственности на КВЖД. Глава делегации Китая на переговорах с СССР Ван Чжэнтин в письме к Карахану

от 29 ноября 1923 г. приписал советскому дипломату следующую фразу: «Китаю принадлежит право собственности в отношении названной дороги»[134]. В ответном письме от 30 ноября 1923 г. Карахан категорически отмел это утверждение, подчеркнув, что «права собственника дороги как коммерческого предприятия принадлежат Союзу»[135]. В то же время Карахан в очередной раз заявил, что СССР «признает суверенитет Китая на территории дороги» и готов обсуждать вопрос о переходе всех прав на дорогу к Китаю на конференции[136]. Однако именно этого - обсуждения всех вопросов на конференции - и стремилось избежать пекинское правительство. Не обошлось и без вмешательства западных представительств в Пекине, особенно усердствовали в попытках срыва конференции дипломаты США и Франции, а также представители Русско-Азиатского банка. Надо отметить, что советско-китайская конференция так и не была открыта. Но это не помешало Л.М.Карахану добиться главного: переиграть западных дипломатов, сломать сопротивление пекинского правительства и подписать двусторонние соглашения. Перелом в позиции пекинского кабинета произошел после признания СССР Англией, Италией и Францией. Карахан информировал НКИД 9 февраля 1924 г.: «После признания нас Англией и Италией здесь в Пекине можно наблюдать некоторую растерянность. Китайцы чувствуют, что они потеряли лицо, что позиция, которая нами была занята с самого начала, а именно "сперва признание, а потом конференция", эта наша позиция фактически принята Англией»[137].

20 февраля 1924 г. Карахан согласился на предложение Ван Чжэнтина заключить предварительное соглашение, включающее установление дипломатических отношений. 25 февраля он направил МИД Китая ноту в весьма резких выражениях. Советскому правительству стало известно, как утверждал Карахан, о намерении китайских властей предпринять какие-то односторонние действия на КВЖД, нарушающие права и интересы русского народа. Он обвинил китайские власти во многих враждебных советским республикам действиях, особо выделив соглашение пекинского правительства с Русско-Азиатским банком от 2 октября 1920 г., хотя «единственным законным обладателем прав на КВЖД являлось Российское правительство, т. е. Правительство СССР»[138]. После этого резкого выступления начались конкретные переговоры по содержанию договора, а к 1 марта 1924 г. были подготовлены проекты соглашений, в том числе и по КВЖД.

13 марта 1924 г. эти проекты, после многократного и всестороннего обсуждения в китайском правительстве, были одобрены. 14 марта рано утром Карахан и Ван Чжэнтин парафировали «Соглашение об общих принципах разрешения вопросов между СССР и Китайской Республикой» и прилагаемые к нему документы[139].

Однако уже днем 14 марта пекинское правительство заявило, что Ван Чжэнтин не имел полномочий подписывать эти документы. Этот уникальный для истории дипломатии поступок был сделан Пекином под давлением ультиматума Франции, поддержанного США и Японией. Еще 12 марта 1924 г. французское правительство направило китайскому кабинету ноту, в которой требовало сохранения прав Русско-Азиатского банка на КВЖД и угрожало в случае подписания Китаем соглашения с СССР предъявить требования о возмещении убытков. Руководство Русско-Азиатского банка, пользуясь тем, что некоторые китайские министры имели в банке вклады, обещало наложить арест на эти счета в случае заключения советско-китайского договора[140].

16 марта 1924 г. Г.В.Чичерин направил представителю Китая в Москве Ли Цзяао ноту, в которой указывал: «...Под давлением Франции и других держав Китайское правительство отказывает в утверждении соглашения... Ответственность за последствия такого отказа... падает всецело на Китайское правительство»[141]. Ноту аналогичного содержания Карахан предъявил 16 марта 1924 г. в Пекине[142].

1 апреля китайское правительство заявило, что готово утвердить текст соглашения 14 марта при внесении в него некоторых изменений. Пекинский кабинет стремился снять тяжелое впечатление, произведенное такой явной зависимостью собственной политики от западных держав. В апреле и первой половине мая министр иностранных дел Гу Вэйцзюнь (Веллингтон Ку) несколько раз предлагал Карахану возобновить переговоры, но советская сторона твердо стояла на своем: переговоры завершились выработкой соглашения 14 марта[143].

Угрозы со стороны великих держав не прекращались. 3 мая 1924 г. американский посланник в Китае Дж.Г.Шурмэн предупреждал Пекин, что китайское руководство не может вести переговоры по КВЖД без участия стран-участниц Вашингтонской конференции. Американское правительство запугивало тем, что «не может одобрить какое-либо изменение status quo до тех пор, пока

права всех кредиторов и остальных сторон не будут соответствующим образом защищены»[144]. Более того, американцы определили и свои материальные претензии – в сумме от 6 до 8 млн долларов (доля американского участия в реорганизации КВЖД во время интервенции и деятельности МЖК)[145]. Подобные действия американского дипломата были однозначно расценены советским правительством как вмешательство США в советско-китайские переговоры[146].

В конце концов пекинское правительство было вынуждено признать справедливость позиции советской делегации. Однако теперь, наученное горьким опытом, оно постаралось провести заключительный раунд переговоров в строжайшей тайне. Среди факторов, ускоривших ход переговоров, Карахан в письме Чичерину от 10 марта 1924 г. назвал кроме признания СССР Англией и Италией, кампанию поддержки СССР в прогрессивной китайской прессе, среди общественности и особенно интеллигенции, а также интриги министра иностранных дел Китая Веллингтона Ку против Ван Чжэнтина, что, по мнению полпреда, сыграло решающую роль. В конечном счете все эти обстоятельства укрепили советскую позицию[147].

21 мая 1924 г. переговоры возобновились. По просьбе пекинского правительства они велись в конфиденциальном порядке[148]. В короткий срок все было улажено и 31 мая 1924 г. выстраданное в длительных и трудных переговорах соглашение было подписано. Безусловно, это был большой успех Л.М.Карахана и его делегации. Советские дипломаты проявили несомненные профессиональные способности: принципиальность, упорство, умение достигать поставленной цели, глубокое понимание государственных и национальных интересов страны. Несмотря на тяжелейшие условия переговоров (противоречивое и непоследовательное поведение китайцев, противодействие западных миссий) дипломаты смогли добиться своего: заключить советско-китайский договор и соглашение о КВЖД. Нельзя не согласиться с американским историком Т.Э.О'Коннором, говорящем о значительных преимуществах советских дипломатов 1920-х гг. перед их западными коллегами, а Г.В.Чичерина называющим первым среди министров иностранных дел своего времени[149]. Обстоятельства заключения советско-китайских соглашений в 1924 г. – убедительное доказательство справедливости этого мнения.

В «перестроечной литературе» много говорилось о помощи со стороны СССР коммунистическим движениям и партиям в зарубежных странах за счет и в ущерб интересам собственного народа. Изучение проблемы КВЖД в истории советско-китайских отношений начала 1920-х гг. показывает, что это не совсем верно. Несмотря на начавшуюся серьезную помощь КПК (военными советниками и кадрами, вооружением, деньгами и т. п.)[150] все же на первом месте оставались интересы государственные и национальные, давние российские геополитические традиции, в том числе и нежелание выпускать из рук такой важный инструмент проведения политики на Дальнем Востоке как КВЖД.

2.4. Образование эмигрантской колонии в Маньчжурии. Численность, национальный и социальный состав российского дальневосточного зарубежья

Первое появление российских беженцев в Северной Маньчжурии относится к началу 1918 г.[151] Главная масса русских эмигрантов оказалась в Китае после крушения белого движения в Забайкалье и особенно в Приморье. На рубеже 1922–1923 гг. пределы Российского Дальнего Востока покинули последние бойцы белой идеи, большая часть которых устремилась, естественно, в Харбин – крупный промышленный город с многотысячным русским населением. В 20–30-е гг. XX в. Харбин был признанным центром белой эмиграции не только в Китае, но и на всем Дальнем Востоке и Юго-Восточной Азии*. «Харбин как крупный промышленный центр с многочисленным русским населением для многих казался заманчивым пристанищем. В нем ско-

---

* На состоявшейся в мае 1998 г. международной конференции «Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае» Г.В.Мелихов сделал доклад «Харбин в сравнительно-историческом аспекте», где определил типологию г. Харбина и подчеркнул его отличительную особенность как крупнейшего в Российском Зарубежье центра белой российской эмиграции – с устоявшимся русским национальным бытом, многочисленными учреждениями культуры и образования (*Мелихов Г.* Международная научная конференция «Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае». К 100-летию Харбина и КВЖД // «Проблемы Дальнего Востока», 1998, №4. С. 124).

рее, чем в другом месте, многие надеялись найти себе и работу, и сочувствие»[152] – отмечалось в Отчете о деятельности Харбинского комитета помощи русским беженцам за 1923–1938 гг.

Итак, 1918 – начало 1923 гг. – время создания основы Российского дальневосточного зарубежья. Процесс этот – в сравнении с аналогичным в Европе – имел ряд особенностей. Во-первых, беженцы из Советской России стремились не просто в Маньчжурию, а именно на КВЖД, надеясь найти в Харбине и на линии не только работу и кров, но и привычный русский уклад жизни среди российского же населения. Показательны воспоминания писательницы Е.Н.Рачинской, приехавшей с родителями в Харбин в 1918 г.: «...Харбин говорил по-русски; говорила линия КВЖД; в школах, гимназиях, университетах – преподавание шло на русском языке. Газеты, журналы, книги издавались по-русски. Русскими были названия улиц; над магазинами красовались русские вывески. Даже китайцы, с которыми нам приходилось иметь дело, заговорили по-русски, избавив нас от необходимости учить китайский язык. Вот почему «маньчжуры» так выгодно отличаются от эмигрантов, попавших в другие страны, дети и внуки которых большей частью по-русски уже не говорят, не понимая, что, не сумев сохранить своего языка, они навсегда потеряли тот золотой ключ, который помог бы им отомкнуть драгоценный ларец русской культуры. Вместе с языком мы принесли в Маньчжурию все особенности своих традиций, своего привычного, еще необезличенного, повседневного быта. Назовем его «мещанским», если хотите, но не будем бояться слов. Разве с детства любимые нами обычаи и формы не скрашивают однообразного чередования ничем не отмеченных будней, разве они не помогают нам поддерживать живую связь с нашим «русским» прошлым, о котором многие из нас не могут забыть, даже прожив долгие годы вдали от родины?»[153].

Обретя в Маньчжурии почти полное подобие жизни дореволюционной России, русские белые чувствовали себя в меньшей степени изгоями, нежели их европейские товарищи по несчастью. Поэтому никак нельзя согласиться с мнением, неоднократно высказанным В.Ф.Печерицей и О.В.Кочубей, что «жизненный уклад за границей, особенно в Китае, оказался во многом чуждым для эмигрантов», «очутившись в новой, неизвестной, чуждой среде, русские люди не встретили здесь ни сострадания, ни понимания»[154] и т. п. Интересный анализ адаптационных процессов

восточной и западной ветвей российской эмиграции приводит исследователь Т.В.Ревякина. С одной стороны, Восток, прежде всего Китай, по своей культуре, мировосприятию и языку резко отличается от ряда европейских стран, в том числе и славянских, близких России не только по менталитету, но и в бытовом плане. С другой, наличие в Китае на рубеже XIX–XX вв. компактных, достаточно замкнутых и сплоченных русских поселений (полоса отчуждения КВЖД с Харбином в Маньчжурии и др.) – своеобразных очагов национальной культуры и предпринимательства, а также деятельность в Китае уже в течение 200 лет Российской Духовной Миссии, облегчали процесс вживания наших соотечественников в иное для них общество восточной цивилизации, делали его менее болезненным и трудным, чем в Европе, где подобных традиций не существовало, а российские эмигранты селились в среде местного населения и, как следствие, в более значительной степени были подвержены ассимиляции[155].

Второй отличительной чертой русского дальневосточного зарубежья являлась «двуслойность» его происхождения – эмигрантская колония образовалась на основе российского дореволюционного населения Маньчжурии и из прибывших сюда во время гражданской войны бывших подданных Российской империи. Полоса отчуждения КВЖД являла собой своеобразное «государство в государстве». Это был феномен – оазис русской жизни на китайской земле. Именно существование многотысячной российской колонии, живущей во всех отношениях «по-русски», привлекало сюда с конца 1917 г. беженцев из России. Дорога давала эмигрантам все: кров, возможность жить, работать, растить детей в привычных для них условиях и русских традициях. Г.В.Мелихов подчеркивает, что в Харбине «почти тридцать лет после Октябрьской революции общественная и культурная жизнь большой русской колонии по-прежнему протекала по укладу дореволюционной России, с тщательным соблюдением традиций и обычаев, православных праздников»[156].

Таким образом, основную массу российских жителей полосы отчуждения накануне 1917 г. составили следующие категории: железнодорожники и их семьи; гражданское население, занятое торговлей, образованием, здравоохранением и т. п.; члены Заамурского округа, вернувшиеся с фронтов Первой мировой войны; семьи казаков, кочевавшие на лето из Забайкалья и т. п. Это как раз те слои русского населения в Маньчжурии, которые мень-

ше всего были обеспокоены революционными событиями в России. Их настроения очень точно охарактеризовала Л.Кравченко: «...То, что произошло в России в семнадцатом году, дошло сюда поначалу таким слабым отголоском, что не обеспокоило переменой жизни. Изменялось управление Дороги, Хорвата сменил Остроумов, но поезда ходили исправно, возили грузы и пассажиров, и жалованье служащим выдавалось так же... И если бы сказал тогда кто-нибудь, что нужно бросать все и немедленно – пока граница открыта, потому что Дорога с двадцать четвертого года стала советско-китайской и продолжала также возить и работать, – немедленно забирать семью и перебираться «на ту сторону», иначе он весь род твой обречет на вечную эмиграцию, он просто не понял бы. Зачем и куда? На Черниговщине ни одной родной души, ни кола, ни двора, а здесь – дом – в казенной квартире»[157].

Событиями революций 1917 г. и гражданской войны в Маньчжурию оказались выброшенными представители всех категорий российского населения: городские обыватели и мелкие торговцы, чиновники и учителя, врачи и инженеры, крестьяне из приграничных районов и рабочие, политические деятели и члены различных «временных» правительств, университетские профессора, журналисты и литераторы. Второй слой российской колонии в Китае составили люди, изгнанные из России грозными событиями гражданской войны:

– государственные, политические и общественные деятели (Д.Л.Хорват, Н.Л.Гондатти, Н.В.Устрялов и др.);

– военные руководители белого движения (Г.М.Семенов, М.К.Дитерихс, Б.В.Анненков и др.);

– члены военных формирований Г.М.Семенова, И.М.Калмыкова, Р.Ф.Унгерна, В.О.Каппеля и т. п., явившиеся одной из самых больших групп эмигрантов в Китае и ставшие основой для создания многочисленных белых военных организаций. Так, по утверждению исследователя Л.Юзефовича, Азиатская дивизия Унгерна почти в полном составе пробилась в Маньчжурию, численность дивизии сам барон определял в 3,5 тысячи человек[158]. В большинстве своем это были люди, почти со школьной скамьи попавшие на фронт первой мировой войны, в течение долгих лет непрерывно воевавшие и не знавшие никакого другого дела и другой обстановки[159];

– рядовые беженцы из России.

В тесной связи с процессом складывания российской колонии в Маньчжурии находится и третья характерная особенность белой эмиграции в Китае: существование здесь большого числа русских военных организаций, ведших активную борьбу с советской властью на протяжении тридцати с лишним лет: с начала гражданской войны и до конца второй мировой.

Еще одной особенностью российской эмиграции в Китае можно считать почти полное отсутствие громких аристократических имен царской России. Хотя Вс.Иванов и называет среди «выброшенных взбушевавшимся морем революции на берег Сунгари» семьи Лопухиных (из рода первой жены Петра I), Н.А.Языкова (правнука поэта), Баратынских, Карамзиных, князей Львовых, Ухтомских, Голициных, Аксаковых и других, даже «некую герцогиню Лейхтенбергскую»[160], они, видимо, в последующие годы в большинстве своем перебрались в Западную Европу и США, т. к. эти имена в политической и общественной жизни здешней российской колонии 1920–30-х гг. не встречаются. Смешно, в то же время, для доказательства многочисленности представителей высшей российской аристократии в Харбине и Шанхае включать в их число праправнука Е.Пугачева, как это делают О.В.Кочубей и В.Ф.Печерица[161].

В результате гражданской войны сотни тысяч российских граждан оказались за пределами отечества, что привело к возникновению такого уникального явления как Российское зарубежье. Еще в начале 1920-х гг. в советской литературе было принято оценивать число белых эмигрантов примерно в 2 млн человек[162]. Приводимые в более поздних исследованиях данные колебались в пределах 1,5–2,5 млн человек[163]. Что же касается данных по белой эмиграции в Китае, то они весьма противоречивы. Так, подсчеты иркутского исследователя О.Л.Воронина вызывают некоторое недоумение. Без всяких сносок на источники он утверждает, что на территории Китая в 20-х гг. XX в. находилось не менее 500 тыс. русских, больше, чем в любой другой стране мира, за исключением Германии[164]. Исследователь считает, что в Маньчжурии на начало 1922 г. было около 400 тыс. русских, а к концу года – после установления советской власти во Владивостоке и Приморье – не менее 460 тыс. человек. О.Л.Воронин далее полагает, что цифра в 0,5 млн человек может корректироваться в сторону увеличения, так как сюда не включаются ни отряды Унгерна в Монголии, ни банды туркестанских националистов, ни другие

относительно мелкие группы[165]. Последнее утверждение автора действительно находит подтверждение в архивах: остатки этих формирований осели, в основном, в Синьцзяне, где их насчитывалось несколько десятков тысяч человек[166]. Г.В.Мелихов также считает цифру в 400 тыс. человек, с учетом реэмиграции и репатриации 20-х гг., наиболее близкой к истинной[167]. С этой цифрой согласен и В.Ф.Печерица, утверждающий, что «почти 400 тысяч или пятая часть всех изгнанников оказалась в «желтолицем Китае»[168].

Известный советский публицист Э.Генри также говорит о значительном числе бывших российских подданных в Китае. По его мнению, Китай занимал четвертое место в мире по размерам белоэмигрантской колонии - после Франции, Германии и Польши[169]. Однако цифровых данных не приводит. Интересно, что по официальным данным французского правительства число русских во Франции в 1925 г. составило всего 90 тыс. человек, в Германии в начале 1920-х гг. - примерно 150 тыс. человек[170]. Так сколько же русских было в Китае в 20–30-е гг. XX в.? Поскольку количество белых русских в Китае не было постоянным и напрямую зависело от международной ситуации вокруг КВЖД, то для ответа на этот вопрос необходимо четко определить переломные моменты в советско-китайских и советско-японских отношениях, вызывавшие наибольшие перемещения русского населения в ОРВП и Китае в целом. Представляется целесообразным изучение статистических данных о числе эмигрантов в Маньчжурии на протяжении трех периодов: начало и середина 1920-х гг., 1928–1935 гг., 1936–1945 гг.

Итак, одним из последствий Октябрьской революции и гражданской войны для российской колонии в Маньчжурии стало значительное увеличение ее численности. Если с 1912 по 1917 г. число русских в Китае колебалось в пределах 50 тыс. человек, то в 1918–1923 гг. замечается его резкое увеличение. Так, для 1919–1920 гг. китайские источники называют цифру в 144–148 тыс. человек[171]. Эти цифры совпадают с данными, приведенными М.Раевым: в 1922 г. на Дальнем Востоке насчитывалось 145 тыс. русских беженцев[172].

Необходимо подчеркнуть, что статистические данные для начала 1920-х гг., приводимые в различных русских и китайских источниках, имеют существенные расхождения. Справочник «Весь Харбин на 1923 год», ссылаясь на Земельный отдел КВЖД, называет число русских жителей Харбина - 165 857 человек. Все

же население Харбина в это время - 300-350 тыс. человек[173]. Китайские же источники, во-первых, приводят данные весьма приблизительные, во-вторых, имеют тенденцию занижать число белых русских в Маньчжурии и в Китае в целом. Так, в архиве отложились данные о количестве всего иностранного населения Китая за 1912-1929 гг., составленные на основе сведений китайских морских таможен. Следует учесть, что данные за 1912-1920 гг. являются наиболее верными, поскольку включают сведения российских консульств. С 1920 г. (времени закрытия царских консульств) эти сведения перестали поступать, а Полицейское управление ОРВП из-за отсутствия налаженной паспортной системы не могло вести точные статистические подсчеты. Поэтому самые неточные сведения, приводимые китайскими источниками, относятся именно к периоду 1921-1928 гг. В соответствии с ними число русских в Китае в середине 1920-х гг. составляет 85 846 человек[174]. Однако отчеты таможен охватывали не все населенные пункты, а только открытые порты и крупные города. По официальным же данным Главного полицейского управления ОРВП только здесь в 1923 г. проживало 98 994 человека бывших российских подданных (41,6 % всего населения)[175].

В собственно эмигрантских изданиях данные о числе русских в Китае встречаются довольно редко и также весьма приблизительны. Так, известный шанхайский журналист Л.В.Арнольдов утверждал, что в «Китае около 300 тыс. русских без подданства»[176]. Вс.Иванов отмечал, что Китай в 1918 г. и позднее в 1922 г. принял около 200 тыс. беженцев из России[177]. Шанхайский комитет защиты прав и интересов русских в 1925 г. сообщал президиуму русского национального съезда в Париже, что в Китае насчитывается до 200 тыс. русских эмигрантов[178]. Архиепископ Нестор также утверждал, что в 1930-е гг. в Маньчжурии было «несколько сот тысяч русских»[179]. Выпускник Харбинского политехнического института П.Фиалковский в 1990 г. вспоминал, что в 1924 г. в Харбине было около 250 тыс. русских[180]. Живший с 1923 г. в Харбине Н.Беляков, напротив, говорил о примерно 100 тыс. русских жителях города[181]. Представляются самыми близкими к истине данные Земельного отдела КВЖД - 165 857 русских в 1923 г. только в Харбине[182]. Во-первых, статистические исследования на КВЖД были всегда организованы на самом высоком уровне. Дорога функционировала в эти годы по старым, еще царским, порядкам, все должности занимали опытные и хорошо подго-

товленные кадры, поэтому Земельный отдел публиковал максимально приближенные к истине (насколько это возможно в условиях того времени) данные. Если учесть население полосы отчуждения (несколько десятков тысяч человек) и Шанхая (примерно 15 тыс.)*, то и получится наиболее часто встречаемая в эмигрантских изданиях цифра в 200 тыс. русских белых в Китае.

Таким образом, события Октябрьской революции и гражданской войны вызвали массовый приход русских беженцев в Маньчжурию. 1918–1923 гг. – время формирования белой эмиграции в Китае и на Дальнем Востоке в целом. На протяжении 1920-х гг. численность русской колонии колебалась, так как политические события на КВЖД, прежде всего, советско-китайское соглашение 1924 г., вызвали значительные миграции русского населения. Возникла проблема гражданства: советское, китайское или нансеновские паспорта? Многие молодые люди уезжали в Европу, США и другие страны на работу или учебу. Сотни русских семей эмигрировали в Канаду, Южную Америку и Австралию на постоянное жительство. Поэтому максимальное число белых русских в Китае было, видимо, именно в начале 1920-х гг. – около 200 тыс. человек.

После введения в 1928 г. паспортной системы Полицейское управление ОРВП стало располагать более точными сведениями. Так, в 1930 г. в Маньчжурии было 110 тыс. русских, из них: в Харбине и на КВЖД – 95 тыс., в Мукдене – 2 тыс. и т. д. В Шанхае в то время находилось около 15 тыс. русских эмигрантов[183]. В других городах Китая (Пекине, Тяньцзине, Циндао) русских было совсем мало, по несколько сотен человек. Так, в 1928 г. в Тяньцзине было 387 русских, в том числе 55 женщин[184]. Итого, всего в Китайской республике в 1930 г. находилось примерно 125 тыс. россиян. Однако не все они могут быть отнесены к собственно белой эмиграции, так как после советско-китайского соглашения 1924 г. многие бывшие российские подданные, особенно железнодорожники, вынуждены были перейти в советское гражданство, чтобы не потерять работу. Из общего числа «русских» в Маньчжурии приблизительно 50 тыс. человек являлись

---

* Известный китайский исследователь российской эмиграции Ван Чжичэн приводит такие данные о численности белых русских в Шанхае: в 1923 г. – более 6 тыс. человек, весной 1930 г. – 14404 человека (*Wang Zhicheng*. Op. cit. P. 365, 368–369; *его же*. Указ. соч. С. 73–80).

гражданами СССР, а остальные 60 тыс.- эмигрантами. Из них – в Харбине и ОРВП – 60 тыс. (в Харбине в 1929 г. 36 752 советских гражданина, 30 362 эмигранта). Все советские граждане, за небольшим исключением, жили в Харбине и полосе отчуждения. В Шанхае их было не более 500 человек, в других городах – несколько десятков. Всего в Китае в 1930 г. насчитывалось примерно 75 тыс. человек (60 тыс. в Маньчжурии и 15 тыс. – в Шанхае) белых эмигрантов[185]. Естественно, что это были не только русские по национальности, а все бывшие подданные Российской империи. Эти цифры представляются убедительными, так как совпадают с более поздними и наиболее точными данными времен японской оккупации Маньчжурии.

Как же складывалась российская эмиграция в Китае, из каких национальных групп и социальных слоев? Уже отмечалась характерная только для дальневосточной эмиграции особенность – она оформлялась на основе многонациональной колонии российских граждан, живших в Маньчжурии с начала XX в. Хорошие заработки и возможность быстрого обогащения привлекали на КВЖД представителей всех национальностей России. Исследователь Н.А.Василенко утверждает, что уже в дооктябрьский период в полосе отчуждения КВЖД сформировалось уникальное общество, представлявшее конгломерат нескольких культур и конфессий. Образовавшаяся здесь колония представляла собой поучительный пример совместного проживания людей, независимо от их национальной и классовой принадлежности[186]. Американский ученый Дэвид Вольф указывает, что министерство финансов России вынудило Николая II подписать секретное распоряжение, согласно которому гарантировались равные права представителям различных конфессий, обосновавшимся в Харбине. В результате в городе возникли большие общины евреев и поляков, которые стали, в отличие от подобных общин в европейской части России, подвергавшихся дискриминации со стороны официальных властей, процветать в благоприятных условиях веротерпимости и равноправия[187].

Подчеркивая многонациональный характер Харбина, Г.В.Мелихов отмечает, что в городе проживали представители 35 различных национальностей[188]. Иная цифра содержится в харбинских архивных фондах: по данным 1920-х гг. в ОРВП были представлены 28 национальностей бывшей империи, многие из которых объединялись в организации по этническому признаку[189]. Так, на

КВЖД в качестве служащих и технического персонала работало много поляков, которые с 1907 г. объединялись вокруг клуба «Господа Польска». По воспоминаниям харбинского старожила Э.М.Стокальского в начале 1920-х гг. только в Харбине насчитывалось более 2 тыс. поляков. Г.В.Мелихов называет другую цифру - 6 тыс. человек. Польская колония, прежде всего, ставила перед собой задачу сохранения национальной самобытности, для чего в Харбине был создан Союз польской молодежи и Польская дружина бойскаутов, три национальных учебных заведения (Гимназия им. Г.Сенкевича; школа В.Ф.Лазовского; Польское высшее начальное училище), с 1922 г. издавался еженедельник «Тыгодник Польски», основано Общество любителей музыки и пения и т. п.[190]

Одной из самих крупных и богатых была Харбинская еврейская духовная община (ХЕДО, первоначальное название - Еврейский молитвенный дом), созданная в 1903 г. Численность ХЕДО к концу 1930-х гг. доходила до 2500 человек[191]. Как уже отмечалось, благодаря разумной политике администрации КВЖД в полосе отчуждения была создана атмосфера национальной и конфессиональной терпимости, в том числе и в отношении евреев. Условия жизни в Харбине, по мнению В.Романовой, со временем сформировали своеобразный культурно-психологический тип местного еврея. Будучи корнями связан с Россией и русской культурой, он обрел возможность свободно изучать культуру, язык и историю собственного народа[192]. С 1920 г. еврейская общественность имела 3 синагоги; Еврейскую общественную библиотеку, основанную в 1912 г. и насчитывавшую до 13 тыс. томов на различных языках; 2 приюта (Общество попечения о бедных и больных евреях и Приют для престарелых), амбулаторию и больницу, два молодежных союза (Бри-Трумпельдор и Маккаби), национальные школы (Еврейская гимназия и школа им. Л.С.Скидельского). В Харбине издавались еженедельник «Сибирь-Палестина» и общественно-литературный журнал «Еврейская жизнь» (с конца 1920 г. по 1942 г.). Еврейскую общину в Харбине долгое время возглавлял известный общественный деятель и глава еврейской общины Востока и Азии А.И.Кауфман[193]. С начала 1920-х гг. здесь действовали отделения сионистских организаций: Харбинское отделение Всемирной сионистской организации, ее Дальневосточное районное бюро, Дальневосточное бюро Еврейского национального фонда, Женская сионистская организация и др.[194] Харбинские евреи в массе своей были

зажиточны и отличались достаточно высоким образовательным и культурным уровнем. Они, как правило, не ассимилировались и проявляли приверженность национальным ценностям и традициям, важнейшими из которых были солидарность и филантропия. С самого начала ХЕДО активно занималась благотворительной деятельностью, помогая адаптации и социализации прибывавших из России еврейских переселенцев, а позже – беженцев. Харбин стал самым крупным центром еврейства на Дальнем Востоке, его называли «Иерусалимом Дальнего Востока»[195] и «Восточным Сионом»[196]. Большие еврейские общины существовали в Шанхае и Тяньцзине[197].

Общество «Просвита» являлось не только национальным объединением украинцев, но и крупным антикоммунистическим центром, поэтому по настоянию советского правительства было закрыто в 1926 г. После японской оккупации Маньчжурии оно возобновило свою работу, и к 1944 г. насчитывало 2037 членов[198]. Председателем «Просвиты» был известный харбинский общественный деятель профессор В.А.Кулябко-Корецкий. С 1907 г. общество имело собственный национальный клуб «Украинский национальный дом», в котором разместились Покровская церковь (с 1922 г.), начальная украинская школа, Первая Украинская смешанная гимназия, библиотека и театр. Позднее центром религиозной жизни украинцев стала Св.-Покровская церковь на Старом кладбище, построенная в 1930 г. и представлявшая собой уменьшенную копию Иркутского Кафедрального собора[199]*. С 1933 г. в Маньчжоу-го существовала крайняя националистическая организация «Громада» (руководитель А.С.Витковский). Постоянным явлением в жизни украинской колонии была острая вражда «щирых украинцев» и «малороссов»[200]. Но, несмотря на все внутренние политические столкновения, подчеркивает Г.В.Мелихов, украинская колония вносила в жизнь Харбина свой яркий колорит: украинцы осуществляли в Харбине большую культурно-просветительскую деятельность, стремились сохранить национальную самобытность, вели крупную благотворительную работу, оказывали населению широкую правовую помощь, чему способствовало то, что среди украинцев было много видных профессоров, юристов, учителей, предпринимателей, известных артистов[201].

---

* Покровская церковь, ныне единственная действующая в Харбине православная церковь.

Армянское национальное общество «Миютюн», созданное в 1917 г., насчитывало на рубеже 1930–40-х гг. 350–400 членов. В Харбине существовали армянские национальный дом и церковь. Главами армянской общины были В.Я.Согомоньян и С.В.Грдзелов[202]. В начале 1920-х гг. общество построило армяно-григорианскую церковь в память Св. Григория Просветителя. Общество полностью брало на себя воспитание и образование сирот, содержало приют для стариков, активно занималось другими видами благотворительной деятельности[203].

Грузинское национальное общество «Созрто», организованное в 1905 г., имело собственную библиотеку (16 тыс. томов) и школу грузинского языка. Как указывает Г.В.Мелихов, главной целью после 1917 г. общество ставило оказание материальной и моральной поддержки грузинам, оказавшимся в Маньчжурии в составе белых армий и беженцам из России: выдавались пособия беднякам и неспособным к физическому труду; принимались на бесплатное лечение больные; за счет общества хоронили умерших[204]. В 1944 г. оно объединяло 173 человека, грузинская молодежь служила в японских военных организациях. Возглавлял грузинскую колонию Г.Е.Хундадзе[205].

В самом начале XX в. в городах Хайларе, Маньчжурии и Харбине возникли тюрко-татарские мусульманские общины. В 1906 г. в Харбине была построена первая мечеть, позже – еще две, в 1908 г. открыты тюрко-татарская школа и библиотека с изданиями на татарском, арабском и русском языках. Хайларская татарская община имела две школы, Общество призрения стариков и сирот, Женское общество. В 1934 г. было создано «Общество изучения культуры тюрко-татар Идель-Урала», издававшее с конца 1935 г. еженедельник «Национальное знамя». В 1944 г. в Маньчжурии было 1 373 мусульманина[206].

Среди прибывших из России в Маньчжурию на строительство КВЖД были также латыши, эстонцы и немцы, которые образовали в городе Евангелическо-лютеранский приход, когда во время русско-японской войны 1904–1905 гг. в Маньчжурии был построен первый лютеранский храм. В 1916 г. на Большом проспекте была освящена Евангелическо-Лютеранская кирка, действующая в Харбине и сегодня. Большую роль в жизни лютеранского прихода играл известный педагог Я.А.Дризуль (латыш по национальности), директор одной из харбинских гимназий[207].

Свои отличительные особенности имеет история белорусов в Маньчжурии. Материалы Хэйлунцзянского Провинциального архива убедительно свидетельствуют о большом притоке в Маньчжурию выходцев из северо-западных губерний Российской империи в начале XX в. – поляков, украинцев, евреев[208]. «Меньш было летувісаў, беларусаў, латышоў, чэхаў, эстонцаў и др.»[209] – указывает о. И.Германович, оставивший воспоминания о деятельности белорусов-священников в Харбине. Необходимо отметить, что в разнообразной эмигрантской периодике постоянно приводятся примеры конкретной деятельности названных выше национальных объединений, но ни одного факта, свидетельствующего о наличии белорусской общины в Маньчжурии, в этих изданиях найти не удалось: в течение первой половины XX в. в Северо-Восточном Китае не выходило ни одного издания на белорусском языке, не существовало ни одной, даже начальной школы и т. п. В юбилейном издании «Великая Маньчжурская империя» (1942) весьма подробно рассказано о существовавших в Маньчжоу-диго национальных объединениях, но нет ни слова о белорусах. В фондах БРЭМ, где отложились очень точные (вплоть до одного человека) цифровые данные о проживавших в ОРСМ представителях различных национальностей, нет даже упоминания о белорусах[210].

Причина подобного положения, на взгляд автора, заключается в том, что процессы становления национального самосознания, имевшие место в Белоруссии в начале XX в., не находили отражения в среде выходцев из белорусских губерний, переселявшихся в Маньчжурию. О появлении здесь первых «нацыянальна свядомых беларусаў» можно говорить только применительно к концу 1920-х гг., причем наиболее яркими их представителями были руководители католической миссии восточного обряда и Лицея св. Николая (1939–1948) – священники Ф.Абрантович, А.Цикота, И.Германович. При этом, по мнению последнего, главная причина, по которой они оказались в Маньчжурии, крылась в преследованиях со стороны польских властей и руководства католического духовенства за их преданность «белорусской идее».

Предыстория создания в Харбине католической миссии восточного обряда такова. В 1923 г. в католическую веру перешел один из известных православных подвижников Харбина К.Коронин, вокруг которого вскоре образовалась группа греко-католиков из числа русских, украинцев, белорусов. В 1928 г. в

Харбин из Польши для руководства Русской католической епархией византийско-славянского обряда в Маньчжурии был направлен архимандрит Фабиан Абрантович. Создатель и первый ректор Минской католической Духовной семинарии, он подчеркнуто говорил с руководством католического духовенства по-белорусски, вызывая этим постоянное раздражение церковных и светских властей Польши, и, в итоге, был направлен «на працу між чужымі ў Маньчжурыю». Большинство из других белорусов-священников оказалось в Харбине из-за сильного недовольства польских властей и католического духовенства деятельностью белорусского католического монастыря в Друзе Виленского воеводства. Основал этот монастырь в 1923 г. архимандрит Андрей Цикота, белорус по рождению и убеждениям (1892–1952). Вскоре там же, на берегу Двины, Цикота организовал женский белорусский монастырь. «Беларускі нахіл, які праводзіў Циікота, — подчеркивает И.Германович, — был "соляў ў воку" ворагаў, бо так польскі урад, як і спольшчанае у нас духавенства и інтэлігенцыя, не прызнававалі беларускага народу, а беларускі рух лічілі "камунізмам"». Поэтому высшее католическое духовенство всячески препятствовало деятельности этого монастыря. Одним из таких специально созданных затруднений было поручение Друйскому, еще слабому, монастырю вести миссийскую работу в Маньчжурии. Несколько священников - активных приверженцев идеи «белорусского возрождения», в том числе И.Германович и назначенный руководителем миссии вместо арестованного в октябре 1939 г. во Львове Ф.Абрантовича А.Цикота были посланы в Харбин, который являлся неизменным местом пребывания миссии с 1921 по 1948 гг. Так здесь сформировалась небольшая группа священников-белорусов, глубоко преданных «белорусской идее». С точки зрения исторической справедливости их необходимо считать эмигрантами из тогдашней Польши, хотя в Маньчжурии они работали среди белой эмиграции и китайского населения.

В декабре 1948 г. почти все члены миссии, в том числе и ее руководители А.Цикота и И.Германович, были арестованы китайскими властями и переданы НКВД. Несмотря на то, что все эти годы миссия работала в очень непростых обстоятельствах, сделать ей удалось немало: были открыты три детских приюта, лицей св. Николая: в них нашли кров более 500 детей, по преимуществу, дети эмигрантов, в том числе незначительное число поляков, литовцев, украинцев, белорусов[211]. Обучение велось на русском язы-

ке и по программам русских гимназий. Справедливости ради необходимо отметить, что конкретных примеров деятельности белорусов-священников среди эмигрантского населения Харбина в пользу белорусского «нацыянальнага адраджэння» нет даже в воспоминаниях Германовича. С одной стороны, это, видимо говорит о том, что среди эмигрантов – выходцев из белорусских губерний Российской империи «белорусская идея» не находила отклика, для «беларускай працы» в их среде не было должных предпосылок (например, уже оформившихся при отъезде из родных мест идей национального самосознания и самоидентификации). С другой стороны, сами сторонники «беларускага адраджэння» – сотрудники восточной католической миссии – видимо не считали себя представителями российской послеоктябрьской эмиграции. Поэтому, несмотря на деятельность в Харбине на протяжении примерно 20 лет небольшой группы католических священников-белорусов, приверженцев белорусской национальной идеи, вряд ли правомерно рассматривать их как представителей «белорусской общины» российской эмиграции в Китае.

Таким образом, национальный состав белой эмиграции в Китае был очень пестрым. Поскольку Д.Л.Хорват с самого начала проводил разумную политику, выделяя бесплатные земельные участки для строительства национальных домов и церквей, препятствовал любым проявлениям нетерпимости, таким образом способствуя возникновению национальных объединений в Маньчжурии, то беженцы из России впоследствии смогли найти в ОРВП не только кров и работу, но и очаги родной культуры. Т.В.Ревякина отмечает, что объединение эмигрантов в землячества и общины по национальному признаку наиболее характерно именно для восточной ветви российской эмиграции[212]. Для большинства бывших российских граждан в Харбине и на линии характерно также чувство общей родины – России, активное участие в культурной и духовной жизни русской общественности полосы отчуждения.

Что же касается социального состава российской колонии в Харбине, то исследователи Н.И.Дубинина и Ю.Н.Ципкин приводят следующие данные: 68,7 % – рабочие, крестьяне и казаки; 3,6 % – дворяне; 9,5 % – мещане; 10,9 % – не определившие свой социальный статус[213].

В архивных фондах отложились также материалы, характеризующие семейный и возрастной состав российской колонии и

материальное положение белых русских в Маньчжурии. Так, в 1929 г. в Харбине на 100 мужчин-эмигрантов приходилось 97 женщин, в то время как на 100 китайцев - всего 44 женщины. Все 30 362 российских эмигранта составляли 8 156 семей, т. е. в среднем 3,7 человека на одну семью. Это свидетельствовало о преобладании лиц малосемейных или холостых. В Харбине и на линии жили, в основном, семейные люди, в районах концессий, копей и т. п. преимущественно молодые бессемейные. Из 60 тыс. эмигрантов ОРВП треть - 20 тыс. человек - составляли дети и подростки до 18 лет; среди остальных 40 тыс. заметно преобладали мужчины в возрасте от 20 до 45 лет[214].

По капиталовложениям в экономику Маньчжурии российские эмигранты занимали второе - после японцев - место. Каждый русский эмигрант располагал капиталом почти в 10 раз больше капитала среднего статистического китайца. Собственно капитал белых русских во второй половине 1920-х гг. составлял 158 млн золотых рублей: на одного человека в среднем 2 633 золотых рубля, на одного китайца - примерно 280 золотых рублей. Однако в силу различных факторов, прежде всего политики китайских, а затем и японских властей, капиталы и предпринимательская деятельность российских эмигрантов постоянно сокращались, эмиграция беднела и к началу 1940-х гг. материальное положение белых русских было очень тяжелым. Так, в 1943 г. из 657 русских семей, предназначенных к переселению в Тоогенский район, имущих было - 66, малоимущих - 96, неимущих - 505 семей, т. е. примерно 77 %[215].

Трудное материальное положение, высокий уровень безработицы, практическое бесправие, особенно для лиц без гражданства, полицейский гнет китайских и японских властей, необходимость обеспечения будущего детей, напряженная внутриполитическая обстановка в Китайской Республике, постоянные советско-китайские и советско-японские конфликты на КВЖД - все это толкало русских эмигрантов к поискам лучшей доли в других странах. Основные пути дальнейшего продвижения русских эмигрантов в 1920–30-е гг. - Северная и Южная Америка, Австралия, меньше - Европа, и возвращение в СССР. Для 1920-х гг. очень характерна тенденция переселения русских эмигрантов в Канаду и Латинскую Америку. В середине 1920-х гг. русские эмигрантские организации Шанхая через Международное бюро труда при Лиге Наций занимались переселением в Южную Америку. Мек-

сиканское правительство легко разрешало въезд в страну «белым русским, имеющим надлежащее удостоверение личности и... не менее 200 мексиканских долларов»[216]. Сложнее было эмигрировать в Канаду. Канадское правительство допускало только земледельческую эмиграцию (фермеров и сельхозрабочих), ввело возрастные (не старше 45 лет) и имущественные (фермеры должны были иметь не менее 500 американских долларов) ограничения. Более того, Казачий союз в Шанхае должен был поручиться за каждого эмигранта в том, что тот не был членом компартии и не находился под судом[217]. Эмигрировали в Канаду, в основном, казаки. Занимались организацией их переезда известные в эмиграции деятели - великий князь Николай Николаевич, М.М.Плешков, Б.В.Остроумов. Через 10 лет - в середине 1930-х гг. - русские эмигранты, спасаясь от японского давления и притеснений, бежали из Маньчжурии через Шанхай уже в Австралию и США.

Для этого периода - 1928–1935 гг. - характерен не только отъезд русских из Маньчжурии, но и пополнение эмигрантской среды за счет беженцев из СССР. Точное количество этих беглецов установить сложно. Однако приводимые в эмигрантских изданиях данные, безусловно, завышены. Так, в «Днях» в 1932 г. указывалось, что за последние два года в Маньчжурию перебежало из СССР до 40–50 тыс. человек[218]. Как официальные китайские статистические данные, так и материалы Беженского комитета опровергают эти цифры. В делах Беженского комитета отмечено, что поток беженцев из СССР особенно усилился с 1931 г. Эти люди спасались от насильственной коллективизации в Сибири и Забайкалье, за что даже получили от белых русских в Маньчжурии прозвище «тридцатники». Изучение анкет Беженского комитета показывает, что основной пик бегства из СССР приходится на 1931–1932 гг. В следующий период - 1933–1945 гг. - в ежегодных отчетах Беженского комитета, несмотря на различные подробные цифровые показатели (о числе эмигрантских организаций и их членов) сведений о беглецах из СССР нет[219].

С полной определенностью можно отметить, что пик бегства из СССР падает на годы коллективизации, а покидали страну, прежде всего, крестьяне из приграничных территорий - Приморского и Хабаровского краев, Амурской области. Один из таких беженцев, А.Кузнецов, позже вспоминал, что в 1931 г. жители деревни Соловьево из-под Зыряновска перебрались в Маньчжу-

рию практически «всем колхозом» (250 домов)[220]. Судьба многих «тридцатников» была трагична: почти все они, за исключением уже эмигрировавших в Латинскую Америку, были арестованы после прихода Советской Армии в Маньчжурию в 1945 г. по обвинению «во вредительстве против колхозов»[221].

После создания японцами в 1932 г. марионеточного государства Маньчжоу-го начался отток русских белых из Харбина и полосы отчуждения. «С момента японской оккупации Северной Маньчжурии стало очевидно для всех, что русские перспективы безрадостны. С каждым месяцем все больше и больше там суживается поле для применения русского труда, русских технических сил, русской хозяйственной инициативы. Японцам русские во всяком обличьи – белом ли, красном ли – не нужны. Русские для новых хозяев положения – обуза, помеха, от которой чем скорее отделаться, тем лучше»[222], — так оценивал положение российской колонии в Северо-Восточном Китае известный журналист Н.Лидин.

Продажа советским правительством своих прав на КВЖД правительству Маньчжоу-диго в 1935 г. также вызвала массовый отъезд русских, теперь уже советских граждан на Родину. Как отмечал историк Л.Е.Чугуевский, вскоре после официальной передачи дороги правительству Маньчжоу-диго в конце марта 1935 г. на станции Харбин-Центральный не стало хватать места для эшелонов отъезжающих[223]. По данным Ван Чжичэна в связи с передачей КВЖД в 1935 г. в Шанхай из Харбина перебрались 2285 эмигрантов и 204 советских гражданина. Всего в Шанхае в этот период находилось примерно 16 тыс. русских[224]. К концу 1930-х гг. в Маньчжурии оставались, в основном, русские с китайскими или нансеновскими паспортами. Советских граждан в Харбине оставались единицы – сотрудники учреждений или те, кто хлопотал о выходе из гражданства СССР. Поэтому можно полагать, что со второй половины 1930-х гг. в Маньчжурии понятие «русский» было тождественно понятию «эмигрант».

Наиболее точные статистические данные в отношении российской эмиграции относятся к периоду Маньчжоу-диго – 1932-1945 гг. Это объясняется существованием четкой системы органов управления страной, созданной японцами. В 1934 г. японскими властями был создан специальный орган контроля над российской колонией – «Бюро по делам российских эмигрантов в Маньчжурии» (БРЭМ). Бюро по заданию японского командования про-

вело точные статистические обследования российской колонии в Маньчжурии. К марту 1944 г. только русских по национальности в Харбине – 25 441; на линии – 37 086; всего – 65 527 человек[225]. В Маньчжурии же бывших российских граждан, включая численность украинской, грузинской, еврейской и других национальных общин, насчитывалось 68 877 человек[226].

Итак, в начале 40-х гг. XX в. в Маньчжурии было около 70 тыс. человек-белоэмигрантов. Доклад, подготовленный раньше, в 1932 г., Русским обществом в Харбине для Лиги Наций, содержит другую цифру – 60 тыс. человек[227]. Почему к концу 30-х гг. в Маньчжурии оказалось, примерно, на 10 тыс. человек российских эмигрантов больше, чем в 1930 г., особенно, если учесть переселение многих русских в Шанхай? Видимо, надо иметь в виду несколько факторов:

– Русское общество не имело таких возможностей для статистических исследований, как БРЭМ, поэтому цифры доклада не отличались большой точностью;

– бегство русских из Маньчжурии в Шанхай от японского гнета, видимо, не имело большого размаха, так как и там к концу 1930-х гг. материальное положение русских было не очень хорошим;

– совграждане-невозвращенцы и беженцы из СССР также включены БРЭМ в общее число российских эмигрантов.

Таким образом, можно сделать вывод, что численность российских эмигрантов в Маньчжурии на протяжении 1920 – начала 1940-х гг. колебалась в пределах от 70 тыс. до 200 тыс. человек, причем положение белых русских определялось, прежде всего, состоянием советско-китайских и советско-японских отношений и международно-правовым статусом КВЖД.

ПРИМЕЧАНИЯ К ГЛАВЕ 2:

[1] *Соломеник В.* Борьба за Советскую власть в полосе отчуждения К.-В.ж.д. (По материалам Истпарта ДВ ЦК 1917-1920 гг.) // Дальистпарт: Сб. материалов по истории революционного движения на Дальнем Востоке: В 3-х кн. – Владивосток-Чита, 1925. Кн. 3. С. 51.

[2] *Исторический* обзор КВЖД, 1896–1923. С. 521.

[3] *Соломеник В.* Указ. соч. С. 51.

[4] *Исторический* обзор КВЖД, 1896–1923. С. 521.

[5] *Хейфец А.Н.* Из истории совместной борьбы русских и китайских

рабочих КВЖД против интервентов и белогвардейцев (1918–1920) // «Вопросы истории», 1958, № 4. С. 131.

[6] ДВП СССР. Т. 1: 1917–1918 гг. – М., 1957. С. 46–47.

[7] «Последние Новости», 1937, 3 июня.

[8] *Хейфец А.Н.* Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД... С. 131.

[9] *Соломеник В.* Указ соч. С. 63.

[10] «Последние Новости», 1937, 13 июня.

[11] *Петров В.* Город на Сунгари. С.20.

[12] «Возрождение», 1929. 5 окт.

[13] *Исторический* обзор КВЖД, 1896–1923. С. 524.

[14] *Хейфец А.Н.* Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД... С. 133.

[15] *Ватранцев В.Д.* и др. Помни Отечество // «Дело не получило...». С. 11.

[16] *Колчак* Александр Васильевич – последние страницы жизни / Сост. Г.В.Егоров. – Барнаул, 1991. С. 168–170. (Далее: *Колчак А.В.*)

[17] Там же. С. 168–170.

[18] *Голинков Д.Л.* Указ. соч. Т. 1. С. 107.

[19] Цит. по: *Колчак А.В.* С. 174–175.

[20] *Воззвание* Д.Л.Хорвата от 9 июля 1918 г. // «Дело не получило...». С. 13.

[21] *Великая* Маньчжурская империя. С. 277.

[22] «Последние Новости», 1937, 13 июня.

[23] *Максимов В.* Звезда адмирала Колчака. – Челябинск, 1993. С. 24–25.

[24] «Последние Новости», 1937. 13 июня. С этим утверждением шанхайского журналиста трудно согласиться, т. к. до самой смерти в 1937 г. Д.Л.Хорват претендовал на роль главы дальневосточной администрации.

[25] «Дело не получило...». С. 21.

[26] *Колчак А.В.* С. 21.

[27] «*Дело* не получило...». С. 12.

[28] «Часовой», 1933, № 108–109.

[29] «*Дело* не получило...». С. 19.

[30] «Часовой», 1933, № 108–109.

[31] *Бобин О.Б.* Прощание с русским Харбином. – М., 1994. С. 5.

[32] *Хейфец А.Н.* Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД... С. 138–140.

[33] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 108.

[34] *Соломеник В.* Указ. соч. С. 75.

[35] *Хейфец А.Н.* Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД... С. 140.

[36] *Каретина Г.С.* Указ. соч. С. 47.

[37] «Последние Новости», 1937, 13 июня.

[38] *Иванов Вс.* [Из харбинского жития] С. 335-336.

[39] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 104–105.

[40] *Политехник.* С. 68

[41] Декрет Президента Китайской Республики от 23 сентября 1920 года // *Герасимов А.Е.* Китайские налоги в Северной Маньчжурии. – Харбин. 1923. Приложения. С. 129–130.

[42] *Особый* Район Восточных Провинций Китайской Республики С. 10.

[43] Сообщение Российского посланника в Пекине на имя Китайского Министра Иностранных дел от 24 сентября 1920 г. № 112 // *Герасимов А.Е.* Указ. соч. Приложения. С. 130–131.

[44] *Особый* Район Восточных Провинций Китайской Республики. С. 11-12. Об этом подробнее см.: *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в Китае, 1917-1924 гг. С. 89-92.

[45] *Бобин О.Б.* Указ. соч. С. 5.

[46] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 98.

[47] ДВП СССР. Т. 5: 1922 г. - М., 1961. С. 25.

[48] Там же. С. 713.

[49] Там же. С. 25.

[50] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 11.

[51] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 100.

[52] *Аварин В.* Указ. соч. С. 195.

[53] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 11.

[54] *Аварин В.* Указ. соч. С. 196.

[55] ДВП СССР. Т. 5. С. 27.

[56] Там же. С. 28. Резолюцию подписали представители США, Франции, Англии, Чехословакии и Китая.

[57] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 11.

[58] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 104.

[59] *Аварин В.* Указ. соч. С. 213-214.

[60] *Вашингтонская* конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921-1922. - М., 1924.

[61] *Воскресенский А.Д.* Эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе. С. 550.

[62] ДВП СССР. Т. 4: 1921 г. - М., 1960. С. 224-226.

[63] Там же. С. 777.

[64] Там же. С. 472-473, 567-568.

[65] *Вашингтонская* конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921-1922. С. 79-103.

[66] ДВП СССР. Т. 4. С. 777; *Воскресенский А.Д.* Эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе. С. 554-558.

[67] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 172-173.

[68] ДВП СССР. Т. 4. С. 796.

[69] ДВП СССР. Т. 5. С. 716.

[70] Там же. С 49-50.

[71] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 137.

[72] *Вашингтонская* конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921-1922. С. 98.

[73] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 305.

[74] *Дипломатический* словарь. Т. 1. С 175.

[75] ДВП СССР. Т. 4. С. 797; *Вашингтонская* конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921-1922. С. 100-101; *Герасимов А.Е.* Указ. соч. Приложения. С. 129.

[76] *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 176.

[77] Там же. С. 305.

[78] *Аварин В.* Указ. соч. С. 218.

[79] ДВП СССР. Т. 1. С. 46-47.

[80] *Линь Цзюнь.* Указ. соч. С. 52.

[81] Цит. по: *Попова Е.И.* Указ. соч. С. 164.

[82] *О'Коннор Т.Э.* Указ. соч. С. 173-175, 189-212.

[83] *Чичерин Г.В.* Статьи и речи по вопросам международной политики. - М., 1961. С. 59.

[84] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 154.

[85] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 109. Историк М.Крюков считает, что абзац о безвозмездной передаче КВЖД

был изъят, когда «во внешнеполитическом курсе Советской России постепенно возобладали собственно государственные интересы, а идея вселенской щедрости во имя грядущей мировой революции оказалась похороненной»; *Крюков М.* Улица Мольера, 29. Секретная миссия полковника Орлова (документальная повесть). – М., 2000. С. 212. Также см. подр.: *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е гг. XX века. – М., 2002. С. 120–123.

[86] *Schwartz H.* Op. cit. P. 97–98.

[87] *Линь Цзюнь.* Указ. соч. С. 52.

[88] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 11.

[89] ДВП СССР. Т. 1. С. 110.

[90] Там же. С. 109.

[91] ДВП СССР. Т. 2: 1919–1920 гг. – М., 1958. С. 221.

[92] ДВП СССР. Т. 3: 1920–1921 гг. – М., 1959. С. 213-216.

[93] Там же. С. 216.

[94] ДВП СССР. Т. 2. С. 221.

[95] Там же. С. 444–445.

[96] ДВП СССР. Т. 5. С. 126.

[97] ДВП СССР. Т. 2. С. 564.

[98] Там же. С. 564.

[99] ДВП СССР. Т. 4. С. 19–20.

[100] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921–1927. С. 126.

[101] ДВП СССР. Т. 5. С. 22.

[102] ДВП СССР. Т. 3. С. 217. Миссия Чжан Сылиня получила весьма противоречивые оценки в историографии. Об этом подробнее см.: *Крюков М.* Была ли миссия Чжан Сылиня в Москву «странным эпизодом» советско-китайских отношений начала 20-х годов? // ПДВ, 1997, № 6. С. 95-109; 1998, № 1. С 106–116.

[103] ДВП СССР Т. 3. С 291

[104] Там же С. 583–586

[105] ДВП СССР. Т. 4. С. 68-69.

[106] *Ленин В.И.* ПСС. Т. 44. С. 140, 551.

[107] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921–1927. С. 135. Существует и другая точка зрения. М.В.Крюков считает, что начало отношениям де-факто между советским и пекинским правительствами было положено гораздо раньше, еще в начале 1918 г. См.: *Крюков М.* Была ли миссия Чжан Сылиня в Москву «странным эпизодом» советско-китайских отношений начала 20-х годов? // ПДВ, 1998, № 1. С. 113.

[108] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917–1924... С. 116–117.

[109] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917–1974. С. 46

[110] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 12.

[111] Там же. С. 13.

[112] *Линь Цзюнь.* Указ. соч. С. 50.

[113] Там же. С. 46.

[114] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 13.

[115] Там же.

[116] Цит. по: *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С.121.

[117] ДВП СССР. Т. 5. С. 678, 681.

[118] Там же. С. 587

[119] Там же.

[120] Там же. С. 657.

[121] Там же. С. 677–681.

[122] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921–1927. С. 156.

[123] *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в Китае, 1917-1924 гг. С. 172-174.

[124] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 152.

[125] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 123.

[126] ДВП СССР. Т. 6: 1923 г. - М., 1962. С. 399.

[127] Там же.

[128] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 283.

[129] Там же.

[130] «*Двухнедельный* бюллетень Информ. Бюро при Чрезвычайном представительстве РСФСР в Китае», 1923, № 13. 1-15 авг.

[131] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 53.

[132] ДВП СССР. Т. 6. С. 594.

[133] Там же. С. 462-463.

[134] Там же. С. 529.

[135] Там же. С. 527-528.

[136] Там же.

[137] Цит. по: *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 129.

[138] ДВП СССР. Т. 3. С. 131-132.

[139] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 295.

[140] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 14.

[141] ДВП СССР. Т. 7. С. 156.

[142] Там же. С. 705.

[143] *Хейфец А.Н.* Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927. С. 298.

[144] ДВП СССР. Т. 7. С. 709.

[145] Там же. С. 277.

[146] Там же. С. 278.

[147] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 129.

[148] ДВП СССР. Т. 7. С. 705.

[149] *О'Коннор Т.Э.* Указ. соч. С. 85.

[150] Подробнее см.: *Далин С.А.* Китайские мемуары, 1921-1927. 2-е изд. - М., 1982.

[151] ГАХК. Ф.1128. Оп.1. Д.115а. Л.5.

[152] Там же.

[153] Цит. по: *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 47.

[154] *Кочубей О.В., Печерица В.Ф.* Указ. соч. С. 5; *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 10, 11 и др.

[155] *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 11.

[156] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 149.

[157] *Кравченко Л.* Для дела русского... // Харбин. Ветка русского дерева. С. 83.

[158] *Юзефович Л.* Самодержец пустыни (Феномен судьбы барона Р.Ф.Унгерн-Штернберга). - М., 1993. С. 85, 81.

[159] *Полевой Е.* Указ. соч. С. 7.

[160] *Иванов Вс.* [Из харбинского жития.] С. 334.

[161] *Кочубей О.В., Печерица В.Ф.* Указ. соч. С. 13.

[162] *Белов В.* Указ. соч. С. 15, 44.

[163] *Иоффе Г.З.* Крах российской монархической контрреволюции. - М., 1977. С.265; *Ипполитов С.С., Карпенко С.В., Пивовар Е.И.* Российская эмиграция в Константинополе в начале 1920-х гг. (Численность, материальное положение, репатриация) // ОИ, 1993, № 5. С. 78.

[164] *Воронин О.Л.* Русская белая эмиграция в политической жизни Китая 20-х гг. XX в. // Народы Востока: Основные тенденции и противоречия: Тез. докл. к региональной конф. - Иркутск, 1986. С. 22-24; *его же* Российская белая эмиграция в Китае 20-30-х гг.: военный аспект ее деятельности // 21-я науч. конф. «Общество и государство в Китае». Ч. 3. - М., 1990. С. 132.

[165] *Воронин О.Л.* Русская белая эмиграция в политической жизни Китая. С. 22-24.

[166] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л 5, 12.

[167] *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в Китае, 1917-1924 гг. С. 58.

[168] *Печерица В Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 264.

[169] *Генри Э.* Профессиональный антикоммунизм. - М., 1981. С. 265.

[170] *Барихновский Г.Ф.* Идейно-политический крах белоэмиграции и разгром внутренней контрреволюции (1921-1924 гг.). - Л., 1978 С. 15.

[171] ХПА. Ф. 83. Оп. 1. Д. 291. Л. 14

[172] *Раев М.* Указ. соч. С. 262.

[173] *Весь* Харбин на 1923 год / Под ред. С.Т.Тернавского. - Харбин, 1923. С. 94.

[174] ХПА. Ф. 83. Оп. 1. Д. 291. Л. 16.

[175] *Особый* Район Восточных Провинций Китайской Республики. С. 10-11.

[176] *Арнольдов Л.В.* Из страны Белаго солнца. Этюды о Китае. С. 171.

[177] *Иванов Вс.* [Из харбинского жития] С. 334.

[178] ГАРФ. Ф. 5963. Д. 15. Л. 44.

[179] *Нестор, архиеп.* Указ. соч. С. 55.

[180] *Фиалковский П.* Выпускники Харбинского Политехника действуют // ПДВ, 1990, № 1. С. 192-193.

[181] «Возрождение», 1929. 25 окт.

[182] *Весь* Харбин на 1923 г. С. 94.

[183] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 5.

[184] *Хисамутдинов А.* Тяньцзинская ветвь эмиграции // ПДВ, 1999, № 2. С 120.

[185] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 5-7

[186] *Василенко Н.* Население полосы отчуждения КВЖД: Опыт межнациональных контактов // Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае. С. 16.

[187] *David Wolff.* To the Harbin Station: The liberal Alternative in Russian Machuria, 1898-1914. P. 114.

[188] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С 219.

[189] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 19.

[190] *Гид Харбина.* Октябрь 1932-1933 г. С. 28; *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С 151-152.

[191] ХПА. Ф. 83. Оп. 1. Д. 487. Л. 22. Подр. см.: *Аблова Н.Е.* Евреи в Маньчжурии: к постановке проблемы // Одиннадцатая ежегодная международная междисциплинарная конференция по иудаике. Тезисы. - Королев, 3-5 февраля 2004 г.

[192] *Романова В.В.* Российские евреи в Харбине // «Диаспоры», 1999, № 1. С. 130.

[193] ХПА. Ф 83. Оп. 1. Д. 485 Л. 16-17; *Гид Харбина.* Октябрь, 1932-1933 г. С. 36.

[194] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 214-215.

[195] «Еврейская жизнь», 1938, 14 января и др.

[196] *David Wolff*. To the Harbin Station: The liberal Alternative in Russian Machuria, 1898–1914. P. 58.

[197] «Еврейская жизнь», 1938. 27 мая.

[198] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 19.

[199] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 107–108.

[200] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисл. Л. 4.

[201] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 109.

[202] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 66. Л. 22.

[203] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 22.

[204] Там же.

[205] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 19.

[206] Там же. Л. 19; Д. 66. Л. 22; *Гид Харбина*. Октябрь 1932–1933. С. 35; См. также подр.: *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 245–251.

[207] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 154–155; Гид Харбина. Октябрь 1932–1933 г. С. 35.

[208] ХПА. Ф. 83. Оп. 1. ДД. 487–496.

[209] *Гэрмановiч Я*. Кiтай - Сiбiр - Масква (ўспамiны). – Мюнхэн. 1962. С. 8. Книга Германовича написана на белорусском языке, однако автор сочла возможным обойтись без перевода на русский ввиду близости языков.

[210] См. подр.: *Великая Маньчжурская империя: К десятилетнему юбилею*. – Харбин: Издательство «Кио-Ва-Кай», 1942.

[211] *Гэрмановiч Я*. Указ. соч. С. 14, 12–13, 144–148. См. подр.: *Аблова Н.Е.* К вопросу о «белорусской общине» в Маньчжурии // XIV Междунар. научная конференция «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». – М., 2003. Тезисы. Ч. 2. С. 104–108.

[212] *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 22.

[213] *Дубинина Н.И., Ципкин Ю.Н.* Об особенностях дальневосточной ветви российской эмиграции. С. 72–73.

[214] ГАХК. Ф. 830.Оп. 1. Д. 218. Л. 8.

[215] Там же. Ф. 830. Оп. 1. Введ. Л. 2.

[216] ГАРФ. Ф. 5963. Д. 30. Л. 11.

[217] Там же. Д. 29. Л. 50.

[218] Дни. 1932. 17 апреля.

[219] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 141–147; Д. 115а. Л. 10; Д. 113.

[220] За рубежом. 1990. № 42 (1579).

[221] *Кайгородов А*. Маньчжурия: август 1945. С. 102.

[222] *Лидин Н*. Указ. соч. С. 311.

[223] *Чугуевский Л*. 100-летие Харбина // ПДВ, 1998, № 3. С. 120.

[224] *Wang Zhicheng*. Op. cit. P. 372–373.

[225] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 19.

[226] Там же.

[227] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 7.



Глава 3.

КВЖД в совместном управлении СССР и Китайской республики (1924–1931 гг.). Дальневосточная белая эмиграция в 20-е гг. XX в.

3.1. Советско-китайские соглашения по КВЖД и их реализация (1924–1928 гг.)

Обычно в советской исторической литературе принято говорить о советско-китайском соглашении 1924 г. как об одном документе. Однако надо иметь в виду, что 31 мая 1924 г. уполномоченным правительства СССР Л.М.Караханом и министром иностранных дел Гу Вэйцзюнем (Веллингтоном Ку)* был подписан целый ряд документов: два соглашения и семь деклараций.

Важнейший из этих документов - «Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой» - состоял из 15 статей. Многие из положений Соглашения тогда же получили развитие в специальных декларациях, а наиболее сложные вопросы советско-китайских отношений предполагалось рассмотреть на специальной конференции, которую намечалось созвать не позднее следующего месяца (статья II).

---

* Соглашение было заключено с пекинским правительством, поскольку оно пользовалось международным признанием.

Оба правительства договорились о немедленном восстановлении нормальных дипломатических и консульских отношений. Статья III Соглашения содержала согласие обоих правительств аннулировать на предстоящей конференции «все конвенции, договоры, соглашения, протоколы, контракты и т. д., заключенные между правительством Китая и царским правительством». Статьей IV Советский Союз подтверждал прежние заявления: «в соответствии с его политикой и с декларациями 1919 и 1920 гг. объявляет не имеющим силы все договоры, затрагивающие права и интересы Китая, заключенные царским правительством с третьей стороной»[1]. Китайское правительство в специальной декларации по этому вопросу аннулировало все договоры и соглашения с царским правительством или с третьей стороной[2].

Советское правительство отказалось от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции (ст. XII), специальных прав и привилегий концессий, приобретенных царским правительством в Китае (ст. X). Китайская сторона, в свою очередь, обязалась не передавать этих специальных прав и привилегий третьей державе или какой-либо иной организации[3]. Специальной декларацией было установлено, что граждане СССР будут всецело подчиняться китайской юрисдикции, а правовые аспекты положения советских граждан должны были быть урегулированы на предстоящей конференции[4]. В Соглашении был официально закреплен отказ СССР от русской доли боксерской контрибуции (ст. XI) и объявлено о направлении этих денег «исключительно и полностью на создание фонда улучшения просвещения китайского народа»[5].

Москва и Пекин договорились о взаимной передаче друг другу всего движимого и недвижимого имущества, принадлежавшего царскому правительству и Китаю[6], об урегулировании на предстоящей конференции вопросов национальных границ (ст. VII), судоходства (ст. VIII), торгового договора и таможенного тарифа (ст. XIII). Китайское правительство признало право собственности СССР в отношении сооружений и земельных участков Русской православной миссии, находящихся в Пекине и Поташу, и обязалось принять меры к передаче их советской стороне[7].

Советская сторона на переговорах и при подписании соглашений пошла на ряд явных уступок Пекину: признание суверенитета Китая во Внешней Монголии и вывод советских войск с ее территории (несмотря на соседство враждебных вооруженных

белых формирований)*; отказ от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции (в какой-то степени поощрив этим произвол китайских властей в отношении советских граждан во второй половине 1920-х гг.); отказ от всех договоров и соглашений царского правительства, не дожидаясь намеченной статьей II Соглашения конференции и т. д. Недаром после подписания этих документов одна из газет Северного Китая отмечала, что «китайско-советское соглашение превосходит по своим выгодам самые смелые мечты Китая»[8]. Во многом эти уступки объяснялись провозглашенными сразу после Октябрьской революции общими принципами внешней политики СССР и заинтересованностью в дружественных отношениях с Китайской Республикой. Однако не менее важной причиной явилось желание советского руководства максимально выгодным образом решить вопрос о КВЖД, который занимал на переговорах и в принятых документах центральное место.

Несмотря на провозглашенный принцип отказа от царских договоров и концессий, советское правительство не собиралось терять КВЖД. Вопросу КВЖД были посвящены статья IX Соглашения[9] и специальное советско-китайское «Соглашение о временном управлении Китайско-Восточной железной дорогой»** (31 мая 1924 г.)[10].

Прежде всего обе стороны заявили, что КВЖД является чисто коммерческим предприятием. Все вопросы, за исключением деловых операций, затрагивающие права центрального правительства и местных властей Китайской Республики (гражданское

---

* Правда, в ноябре 1924 г. была провозглашена Монгольская Народная Республика, поэтому статья о суверенитете Китая теряла смысл. Однако ни правительство Чан Кайши, ни Япония не хотели смириться с существованием независимого монгольского государства. Так, Чан Кайши требовал «возвращения Внешней Монголии, которая до сих пор находится под гнетом красных». Японское правительство никак не хотело «допустить существования такой двусмысленной территории как Монголия» (*Мясников В.С., Шепелева Н.В.* Китай и Монголия // Китай и соседи в новое и новейшее время. – М., 1982. С. 126–152) В марте 1925 г. после ликвидации белогвардейских отрядов Советский Союз вывел войска из МНР. 5 января 1946 г. китайское правительство признало независимость МНР, а 6 октября 1949 г. КНР и МНР установили дипломатические отношения.

** Далее: Соглашение по КВЖД.

управление, полиция, военная администрация, суд и т. д.), находятся в ведении местной администрации. В этом – коренное различие с принципами 1896 г.

Далее советская сторона обязалась взять на себя ответственность за все претензии держателей акций и облигаций и кредиторов КВЖД, возникшие до февральской революции 1917 г. (ст. IX, п. 4). Правительство СССР согласилось на выкуп китайской стороной КВЖД и всего принадлежащего дороге имущества, с тем, чтобы условия выкупа и порядок передачи были обговорены на предстоящей конференции (ст. IX, п. 2,3). Показателен пункт 5-й статьи IX: об определении будущего КВЖД только Советским Союзом и Китайской Республикой – без участия третьей стороны или сторон[11]. Таким образом, была поставлена правовая преграда всем могущим возникнуть попыткам очередной «интернационализации» дороги. Однако СССР позже сам нарушил это положение: переуступив в 1935 г. – без всякого согласования с Китаем – свои права на КВЖД правительству Маньчжоу-диго, т. е. Японии.

Стороны договорились подписать Соглашение по КВЖД – до решения вопроса о выкупе дороги китайской стороной (ст. IX, п. 6), которое состояло из 11 статей и регламентировало административную сторону деятельности дороги: функции Правления и Управления КВЖД, назначение служащих и т. д.

Согласно статье I Соглашения по КВЖД председателем Правления мог быть только гражданин Китая, а управляющим (на самом деле концентрирующим всю власть на дороге) – гражданин СССР. Назначение служащих должно было производиться на основе равного представительства граждан СССР и Китая. Статья IX Соглашения по КВЖД объявляла действующим устав Общества КВЖД от 4 декабря 1896 г., но не более, чем на 6 месяцев – пока Правление не пересмотрит данный устав в соответствии с настоящим Соглашением[12].

На переговорах и в документах не могли быть обойдены такие острые вопросы, как правовое положение многочисленных бывших российских подданных в Маньчжурии. Особенно волновала советское правительство проблема находившихся в ОРВП белогвардейских военных формирований. Статья VI Соглашения гласила, что «правительства обеих Договаривающихся сторон взаимно ручаются не допускать в пределах своих территорий... существования или деятельности каких-либо организаций или групп, задачей которых является борьба при посредстве насиль-

ственных действий против правительств какой-либо из Договаривающихся сторон»[13]. Эта статья была направлена исключительно против белоэмигрантов, поскольку трудно представить себе существование в 1924 г. в Советском Союзе какой-либо китайской организации, ведшей борьбу против пекинского или советского правительства. Таким образом советская сторона рассчитывала иметь правовые основания для требований к китайской стороне о прекращении деятельности белоэмигрантских политических и военных организаций в Маньчжурии.

В развитие этого положения в ноте Веллингтона Ку Л.М.Карахану от 31мая 1924 г. пекинское правительство брало на себя инициативу «в видах интересов мирных отношений между Китайской Республикой и Союзом ССР, прекратить службу тех бывших подданных Российской империи, ныне состоящих в китайской армии и полиции, которые персонально и по своим действиям составляют угрозу безопасности СССР»[14]. Более того, министр иностранных дел Китая попросил у Карахана список таких лиц. Забегая вперед, необходимо подчеркнуть, что эти заявления китайской стороны так и остались на бумаге.

Советское правительство понимало, что КВЖД не сможет функционировать должным образом, если безусловно будет выполняться статья V о временном управлении КВЖД – о равном представительстве граждан СССР и Китайской Республики на дороге, так как это будет означать изгнание большинства профессиональных кадров дороги, бывших российских граждан. Поэтому Карахан и Веллингтон Ку подписали еще одну декларацию, в которой заявлялось о том, что «настоящие служащие русской национальности» не должны увольняться в отставку только для соблюдения данного принципа (ст. V)[15]. Однако на деле русские служащие были поставлены перед выбором: чтобы сохранить место на дороге, они должны были принять либо советское, либо китайское гражданство.

Таковы важнейшие положения и общие принципы советско-китайских отношений, определенные документами 31 мая 1924 г. В советской литературе было принято называть эти соглашения первым равноправным договором в истории Китая[16]. И это, бесспорно, так. Более того, договор был безусловно выгоден Китайской Республике. Недаром за него поспешили высказаться буквально все видные деятели страны независимо от политической ориентации. В некоторых китайских периодических изданиях

день 31 мая назывался «днем национального возрождения Китая» в противоположность «дню национального позора» (7 мая 1915 г. – дню принятия «21 требования» Японии[17]). Восстановление нормальных дипломатических отношений позволяло регулировать основные политические и экономические вопросы, превращало КВЖД в выгодную хозяйственную структуру, способствовало значительному оживлению экономики Северной Маньчжурии. В развитие соглашений 31 мая советское правительство выступило с инициативой установить дипломатические отношения на уровне посольств[18], что способствовало повышению международного авторитета Китая. Полномочный представитель СССР Л.М.Карахан по протоколу становился в таком случае главой дипломатического корпуса в Пекине – дуайеном. Предложение было встречено в дипкорпусе в Пекине с явным неудовольствием, поскольку Советский Союз в случае согласия китайского правительства становился первым государством, признавшим Китай в качестве державы высокого ранга. Западные страны возражали и против старшинства советского посла в дипкорпусе. После ожесточенных столкновений по этому вопросу заинтересованных сторон китайское правительство известило Карахана 14 июля 1924 г. о согласии принять в Пекине на взаимной основе посла СССР. С момента подписания советско-китайских соглашений, справедливо отмечает Ю.М.Галенович, двусторонние отношения становились равноправными, и партнеры начинали выступать на мировой арене как совершенно независимые субъекты, во всяком случае, в отношениях между собой[19].

Значение соглашений было велико и для СССР. Прежде всего, как отмечал сам Карахан, «ныне Советский Союз становится твердой ногой на Дальнем Востоке, занимая одну из важнейших позиций, которые империалистические державы пытались отнять у него»[20]. Весьма важным было экономическое и военно-стратегическое значение КВЖД, подписание же соглашений препятствовало возможности ее захвата западными государствами и Японией под видом очередной «интернационализации». Соглашение 31 мая 1924 г. – большой успех советской дипломатии. Меньше, чем полтора года назад кончилась гражданская война. Всего 17 месяцев прошло со дня создания Советского Союза, перед которым стояли сложнейшие внешнеполитические проблемы, внутриполитические и экономические задачи. Сильнейшее противодействие западных держав и Японии, нежелание самих

пекинских властей идти на решение проблемы КВЖД – все это ставило возможность достижения советско-китайского соглашения под угрозу. Тем не менее, советская дипломатия, еще даже не накопившая большого международного опыта, смогла заключить с Китайской Республикой договор, отвечавший интересам страны.

Опубликование соглашений и деклараций 31 мая 1924 г. в печати вызвало большой международный резонанс. Зарубежные представители в Пекине и Русско-Азиатский банк заявили протесты МИД Китая по поводу соглашения по КВЖД без предварительного обсуждения с ними вопроса о дороге[21]. Более того, управляющий банком Рендр с представителем французского правительства собирался в Москву для урегулирования ситуации, так как в случае полного соблюдения соглашений 1924 г. Русско-Азиатский банк вынужден был бы ликвидироваться[22]. Французский генеральный консул в Ханькоу заявил, что, несмотря на заключение соглашений, никаких изменений в судьбе бывших русских концессий в Ханькоу без согласия французского правительства быть не может[23].

Самым бесцеремонным образом действовало американское правительство, пугая Пекин «серьезными последствиями» заключенных с СССР соглашений. Недаром Л.М.Карахан в интервью корреспонденту РОСТа сообщил, что «главным условием успеха было сохранение переговоров китайской стороной в «строжайшей тайне», а проходившие параллельно советско-японские переговоры усыпили зоркое внимание дипломатов»[24].

Неоднократные протесты заявляло и правительство Японии, считавшее советско-китайское соглашение о КВЖД прямым нарушением решений Вашингтонской конференции. Японский кабинет направил через своего посланника в Китае ряд нот советскому правительству, в которых указывал «на совершенно самоочевидную сторону вопроса» – «права и интересы Японии и ее подданных в отношении КВЖД не будут ни в коей мере затронуты соглашением»[25]. Однако советское правительство строго придерживалось принципа: «ни одна иностранная держава или ее гражданин не имеют никаких прав или интересов в отношении Китайско-Восточной железной дороги»[26].

Эти шумные протесты и угрозы не произвели впечатления ни на советское, ни на китайское правительства. Китайское министерство иностранных дел заявило, что КВЖД «принадлежит исклю-

чительно России и Китаю» и никто не имеет никакого права вмешиваться в русско-китайские отношения по вопросу о КВЖД[27].

Подписание советско-китайских документов не могло не оказать влияния на международную ситуацию на Дальнем Востоке. Наиболее активно отреагировала на заключение соглашения по КВЖД Япония.

Соглашение по КВЖД восстановило экспортные перевозки из Северной Маньчжурии во Владивосток, что наносило ощутимый ущерб ЮМЖД, заметно усилило советское влияние в Маньчжурии, дало новый импульс антияпонскому движению в Китае. Все это побудило Токио обратить пристальное внимание на проекты нового железнодорожного строительства в ТВП, отвечающих японским интересам. В основе этих проектов лежали следующие конкретные цели: распространение сферы японского влияния на западные и северные территории Дунбэя, в частности, на богатые земледельческие районы (Цицикарский, Аньдинский и др.) с целью привлечения оттуда экспортных грузов; создание новой, дополнительно к ЮМЖД, магистрали в Маньчжурии, с кратчайшим выходом к морю. Стремиться к такой магистрали Японию побуждали мотивы как экономического, так и политического характера. Поэтому уже в мае 1925 г. Правление ЮМЖД, заключив соглашение с китайским правительством, начало на свои средства строительство линии Таоань-Ананьцы, завершенное в июле 1926 г. В том же 1925 г. Общество ЮМЖД и пекинское министерство путей сообщения заключили договор о постройке Гирин-Дуньхуаской железной дороги - также на средства японцев. Этот контракт вызвал бурное общественное негодование и не получил санкции китайского правительства. Тем не менее, строительство этой дороги было начато в июне 1926 г. и завершено в ноябре 1928 г.[28]. Экономическое и политическое значение этой дороги было велико, так как она кратчайшим путем соединяла северный участок ЮМЖД с северными портами Кореи и тем самым способствовала усилению японского влияния в этой части Китая. В 1928 г. Япония получила согласие Китая на продление этой линии до корейской границы. Однако из-за протестов китайской общественности и даже краевой администрации осуществление проекта затянулось. Лишь в 1933 г. после образования Маньчжоу-го Гирин-Дуньхуаская железная дорога была доведена до корейской границы. Таким образом, советско-китайские соглашения самым прямым образом повлияли на активизацию япон-

ской политики в регионе, в том числе и в сфере железнодорожного строительства.

Советско-китайские документы 1924 г. непосредственно касались будущего многочисленной русской колонии в Маньчжурии, в большинстве своем существовавшей за счет дороги и подсобных предприятий. Изучение эмигрантской прессы ОРВП за весну–лето 1924 г. показывает, что русское население, за исключением активных врагов советской власти, спокойно отнеслось к заключенным в Пекине соглашениям. Так, торгово-промышленные круги проявили или полное безразличие, никаких изменений в хозяйственной и торговой жизни полосы отчуждения не ожидая, или воодушевление – надеясь на бурный подъем торговли в связи с прибытием большого числа новых советских служащих с семьями. Правые круги харбинского общества видели в признании «Советов», по аналогии с признанием СССР Англией, лишь принятие советским правительством на себя царских долгов и восстановление права собственности[29]. Кстати, в Пекине после 31 мая началась усиленная спекуляция царскими и керенскими бумажными деньгами[30], хотя, естественно, надежды белоэмигрантов на признание этих денег советским правительством были совершенно беспочвенны. Больше всего соглашение 1924 г. о КВЖД встревожило железнодорожных служащих, особенно необходимость выбора гражданства. Но и они не особо переживали. Очень образно передала их настроения Л.Кравченко: «Можно же вернуться, если что – Дорога работает, связывает, словно последний кровеносный сосуд, с Россией, несет живой ток крови и пульсирует. Можно еще что-то думать и выбирать...»[31].

Враждебно встретили Соглашение эмигранты из «непримиримых». В Шанхае 30 вооруженных офицеров из отряда генерала Ф.Глебова захватили здание бывшего русского консульства, заявив, что никогда не допустят передачу здания советскому правительству[32]. Начальник Российской духовной миссии в Пекине, Архиепископ Иннокентий обратился с воззванием к китайскому правительству и всем иностранным представительствам по поводу перехода зданий и имущества православной духовной миссии советскому правительству. Он утверждал, что российское государство никогда не имело никакого отношения к имуществу духовной миссии в Пекине и других местах Китая, и поэтому советское правительство также не имеет права претендовать на него[33]. Но протесты архиепископа никто не принял во внимание.

В целом же, вопреки утверждениям советской прессы о панике и унынии в Харбине и на линии, реакция большинства российского населения ОРВП была спокойной. А популярная харбинская газета «Заря» с излишним и не оправдавшимся оптимизмом вообще утверждала, что «все останется по-старому»[34].

3.1.1.Переход КВЖД в советско-китайское управление

«Соглашение о временном управлении КВЖД» объявляло дорогу «чисто коммерческим предприятием», однако это не помешало ей стать ареной ожесточенной борьбы «красных» и «белых», превратиться в сложный узел международных противоречий и даже во внутрикитайскую проблему. Для того, чтобы претворить в жизнь решения 31 мая 1924 г., понадобилось заключить еще одно советско-китайское соглашение.

В июле 1924 г. глава администрации ТВП Чжан Цзолинь заявил об отказе признать соглашение по КВЖД на том основании, что дорога находится на «автономной» территории, не контролируемой пекинским правительством[35]. Л.М.Карахан предложил китайскому министру иностранных дел Веллингтону Ку два варианта выхода из ситуации: 1) заставить Чжан Цзолиня признать соглашение о КВЖД; 2) Советский Союз сам договорится с ним путем прямых переговоров. Китайский министр пошел по первому пути, даже отправил делегатов в Мукден. Но пекинское правительство, не располагавшее реальной властью во многих районах страны, не смогло изменить позицию Чжан Цзолиня[36].

Одновременно с этим США предприняли попытку вмешаться в дела КВЖД. В начале сентября 1924 г. группа американских офицеров прибыла в Харбин и проехала по КВЖД, собирая данные о пропускной способности дороги в случае перевозки по ней войск. В поездке их сопровождали все высшие должностные лица Управления КВЖД (старые служащие, ныне – российские эмигранты). Л.М.Карахан, высказываясь по этому поводу в Пекине 5 октября 1924 г., заявил: «С международной точки зрения вопрос обстоит очень остро. Слабость китайского правительства не давала никакой гарантии предотвращения попыток иностранного вмешательства в этот вопрос». Советское правительство опасалось, как бы под предлогом охраны мира и порядка западные державы не попытались опять попробовать установить свой контроль над КВЖД. Более того, Карахан утверждал, что «белогвардейцы вели переговоры с некоторыми державами о восста-

новлении иностранного контроля, который существовал на этой дороге в 1919 г. во время интервенции»[37].

В этой ситуации советское правительство начало с Чжан Цзолинем переговоры. Они велись с ведома пекинского правительства и закончились 20 сентября 1924 г. подписанием «Соглашения между правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Автономных Трех Восточных Провинций Китайской Республики». С советской стороны его подписал Н.К.Кузнецов, с китайской – Чжэн Цян, Люй Жунхуан и Чжун Шимин.

Соглашение состояло из 7 статей. В основном оно повторяло положения Соглашения по КВЖД: чисто коммерческий характер дороги, право ее выкупа китайской стороной (правда, с дополнением – по справедливой цене на национальные деньги Китая). Изменялся срок (с 80 до 60 лет), по истечении которого китайское правительство вступало бесплатно во владение дорогой (ст. I, п. 2). В течение ближайших 4 месяцев контракт 1896 г. должен был быть полностью пересмотрен (ст. I, п. 5). Совершенно новой была статья о пропаганде, которая была направлена как против антисоветской деятельности белоэмигрантских организаций, так и против возможной коммунистической агитации со стороны советских служащих дороги (ст.V)[38]. В итоге переговоров были подписаны две декларации: первая – о передаче правительству СССР всех консульских зданий, принадлежавших в Маньчжурии царскому правительству; вторая – о запрещении службы в различных правительственных учреждениях обеих стран как китайцев, так и бывших подданных России[39]. Эта последняя декларация на практике реализована не была.

Таким образом, с советской стороны подписание Мукденского соглашения было продиктовано желанием исполнения договоренностей 31 мая 1924 г., которые пекинское правительство осуществить не могло. По поводу Мукденского соглашения в корейской историографии есть мнение, что «советское правительство проигнорировало позицию официального китайского правительства и пошло на сделку с выступающими против него политическими силами»[40]. Исследователь Г.Н.Пескова приводит архивные документы, доказывающие, что Карахан заручился согласием Пекина на подписание с Мукденом сепаратного соглашения[41]. В пользу этого утверждения свидетельствует и тот факт, что 17 марта 1925 г. Пекин сообщил в Москву об утверждении Мукденского

соглашения в качестве приложения к соглашениям 31 мая 1924 г.[42] Чжан Цзолинь, реальный хозяин положения в Маньчжурии, действовал, видимо, не только под нажимом иностранных держав (распространенное в советской литературе мнение[43]), но и из соображений реальной экономической выгоды и личного престижа. В историографии указываются причины, заставившие Москву пойти на подписание соглашения с Чжан Цзолинем. Историк Г.С.Каретина считает, что советское правительство стремилось таким образом покончить с положением, когда КВЖД служила базой контрреволюции[44]. Р.А.Мировицкая указывает, что при заключении соглашения 20 сентября 1924 г. руководство СССР учло совет Сунь Ятсена, высказанный им в беседе с А.А.Иоффе в январе 1923 г.: о необходимости выслушать мнение Чжан Цзолиня по поводу совместного советско-китайского управления дорогой[45]. Представляется все же, что советское правительство руководствовалось прежде всего желанием поскорее вступить в управление дорогой, чтобы затем решать и все остальные проблемы. Более того, было совершенно очевидно, что реальным хозяином положения в ТВП является Чжан Цзолинь и без его согласия документы 31 мая 1924 г. никогда не будут реализованы. Что касается борьбы с белогвардейцами в полосе отчуждения, то приход советских специалистов на дорогу и вытеснение ими эмигрантов не решали проблему. Советское правительство будет вести борьбу за изгнание белоэмигрантов - активных противников советской власти из Маньчжурии вплоть до сентября 1945 г.

Совместное советско-китайское управление дорогой предполагало создание новой администрации КВЖД. Было образовано советско-китайское правление из 10 человек, пять из которых назначалось советским правительством, остальные - китайским. Председатель Правления (он же директор-распорядитель) - китайский гражданин; Вице-председатель - один из советских членов правления. Фактическое руководство всей деятельностью дороги по-прежнему возлагалось на Управляющего, который поэтому обладал реальной полнотой власти на дороге (однако далеко не в том объеме, что до 1917 г. Д.Л.Хорват). Управляющий и оба его помощника (китаец и русский) назначались Правлением и утверждались правительствами по принадлежности. Ревизионная комиссия состояла из 5 человек - 3 советских и 2 китайских членов. Действовать такой порядок управления дорогой должен был до окончательного урегулирования вопроса о КВЖД

на предстоящей советско-китайской конференции[46]. В теории подобная структура администрации дороги давала больше преимуществ советской стороне, но на практике получилось иначе.

Переходу к совместному советско-китайскому управлению дорогой предшествовала определенная подготовительная работа, одним из важных этапов которой было принятие гражданства (советского или китайского) железнодорожными рабочими и служащими в соответствии со статьей V Соглашения по КВЖД: «Назначение служащих в различных управлениях дороги производится на основе принципа равного представительства граждан СССР и Китайской Республики»[47]. Окончательной датой определения гражданства было назначено 1 октября 1924 г.[48] Советская газета «Амурская правда» утверждала, что в «сентябре консульство СССР (в Харбине. - *Н.А.*) было буквально осаждено сотнями харбинцев, желавшими получить совпаспорта. Через паспортный стол консульства проходило до полутора тысяч человек в день»[49]. Ситуация такого рода вполне могла иметь место, так как для большого числа русских в Харбине и на линии дорога была единственным источником существования. Смущает другое. Генконсул в Харбине М.Я.Ракитин просил Москву продлить сроки регистрации совграждан на 2 месяца или даже полгода[50], причем вовсе не жаловался на загруженность работой из-за большого потока желавших стать гражданами СССР. Если учесть, что в 1924 г. рабочих и служащих на КВЖД (без служащих Правления и железнодорожной полиции) было всего 16 657 человек[51], а часть эмигрантов предпочитала брать китайское гражданство, то можно заключить, что число стремящихся принять советское гражданство было не так уж значительно. Лица, не пожелавшие получить советские или китайские паспорта, были уволены с дороги только с 1 июня 1925 г.[52]

Исследователь В.Ф.Печерица указывает, что для всех железнодорожников вопрос гражданства мог быть решен трояко: принять советское гражданство (совподданные, по тогдашней терминологии), принять китайское (китподданные), не принимать ни того, ни другого («внеподданные»)[53]. Проблема гражданства остро стояла перед русскими беженцами везде: по мнению З.С.Бочаровой, международные соглашения 1926 и 1928 гг., конвенция 1933 г. о правовом положении российской эмиграции носили рекомендательный характер и, чаще всего, не выполнялись странами-реципиентами. Меры, предусмотренные этими докумен-

тами, не исчерпывали всей глубины проблемы и всей трагичности эмигрантского существования[54].

* * *

Председателем первого советско-китайского правления КВЖД стал генерал Бао Гуйцин, товарищем председателя – С.И.Данилевский. Управляющим дорогой был назначен А.Н.Иванов, помощником Управляющего – А.А.Эйсмонт. Со стороны СССР в Правление вошли И.П.Грандт, С.М.Измайлов. Для передачи дороги был сформирован Распорядительный комитет, в состав которого вошли заместитель наркома путей сообщения Л.П.Серебряков, М.Я.Ракитин, С.И.Данилевский, И.П.Грандт и китайские представители[55].

Церемония начала совместного советско-китайского управления КВЖД состоялась 3 октября 1924 г. Этот день стал драмой для многих русских жителей Харбина и линии. С приходом советской власти на дорогу исчез последний островок дореволюционной российской жизни, чудом сохранившийся в полосе отчуждения до этого момента. Местные остряки прозвали этот день «Октябрьской революцией на дороге»[56].

Утром 3 октября 1924 г. советские члены Распорядительного комитета и новый Управляющий дорогой А.Н.Иванов торжественно встречали на харбинском вокзале китайских членов Правления. Был здесь и прежний Управляющий, Б.В.Остроумов, но на него уже никто не обращал внимания. Все прежние служащие дороги находились в здании Управления КВЖД (на Большом проспекте), новое же руководство дорогой отправилось в здание Правления, где в течение пяти минут «распустило» прежний состав. В 12 часов 15 минут началась торжественная церемония принятия дороги. Так была перевернута новая страница истории КВЖД: в следующие десять лет она будет играть важную роль в дальневосточной политике СССР, явится причиной обострения советско-китайских отношений – вплоть до открытого военного конфликта, обеспечит продолжение борьбы «красных» и «белых».

В это же время в здании Управления события приняли далеко не праздничный оборот. Во время прощальной речи Б.В.Остроумова перед старыми служащими дороги он и начальник Земельного отдела Н.Л.Гондатти были арестованы китайской полицией. Позже был арестован заведующий экономическим бюро

КВЖД И.А.Михайлов, помощник управляющего инж. С.Ц.Оффенберг, А.В.Обольский. Вечером этого же дня (3 октября) выступая с программной речью, А.Н.Иванов объяснил аресты старших чиновников дороги «их несоответствием направлению распорядительного комитета». Не назвав других причин их ареста, Иванов заверил, что этим «все репрессии на дороге исчерпываются, никаких дальнейших репрессий и эксцессов - не будет»[57]. Таким образом, Иванов даже не пытался скрывать, что китайские власти действуют по указанию советской части руководства дорогой. И обещание прекратить репрессии Иванов не выполнил. Уже на следующий день, 4 октября, в первом интервью харбинским журналистам он заявил: «Коренные же враги Советской власти будут мешать своим присутствием установлению дружественных отношений России и Китая, и их мы должны убрать»[58]. 7 октября были арестованы М.И.Степунин, бывший главный бухгалтер дороги, и А.А.Гаврилов, крупный коммерсант. 11 октября был уволен «высокий советник КВЖД» Д.Л.Хорват – «по несоответствию», та же участь постигла В.О.Клемма (переводчика и друга Хорвата) и старшего консультанта Правления, бывшего Управляющим дорогой после Хорвата инженера В.Д.Лачинова[59]. А с 1 июля 1925 г. увольнению подлежали вообще все служащие и рабочие КВЖД, не принявшие советского или китайского гражданства. Таким образом, преследования новой власти коснулись значительного числа работников дороги, прежде всего, высшего руководящего состава. Помимо потери работы, такая форма увольнения лишала железнодорожников пенсий и различных льгот, что было особенно ощутимо в условиях эмигрантской жизни. Недаром жена Д.Л.Хорвата вынуждена была завести молочную ферму[60] - это был единственный источник их пекинского существования.

Аресты старших служащих КВЖД вызвали возмущение не только русских жителей Харбина. Вечером 3 октября состоялось совещание четырех консулов - США, Франции, Англии и Японии, - на котором было решено добиваться освобождения арестованных[61]. Однако китайские власти отказались их выпустить, ссылаясь на поступивший из Мукдена приказ. Более того, 4 октября арестованных перевели из здания Полицейского Управления в тюрьму, где Остроумов был даже помещен в одноместную камеру. Только 6 октября 1924 г. Главный прокурор Окружного суда сделал официальное заявление по этому делу, объявив, что

арест Остроумова, Гондатти и Михайлова был произведен по приказу Главноначальствующего в ОРВП Чжу Цинланя, причем арестованные подозреваются в присвоении денежных средств КВЖД, во взяточничестве и других преступлениях. Однако по мнению прокурора, они могут быть освобождены, если следствие не обнаружит достаточных доказательств. Надо отметить, что заявление прокурора успокоило, несмотря на всю натянутость этих объяснений, иностранных консулов, посчитавших в итоге, что ничего противозаконного в этих арестах нет[62].

Следует также особо подчеркнуть удивительное единство действий советской администрации и мукденских властей - за все последующее десятилетие это единственный случай совпадения советской политики на КВЖД с мероприятиями правительств ТВП. Объясняется это, во-первых, сильным желанием китайского руководства почувствовать себя наконец-то полным хозяином КВЖД, и, во-вторых, выполнением им давнего требования советского правительства об аресте Остроумова.

Однако китайские власти опасались бурной реакции русского населения линии. 4 октября во всем ОРВП было введено военное положение, вся харбинская пресса взята под предварительную цензуру. 7 октября была закрыта японская газета «Сибирь» - «за провокационные выпады против советско-китайского Правления КВЖД»[63].

Арест Б.В.Остроумова, Н.Л.Гондатти и других кончился ничем, поскольку никаких серьезных доказательств их вины китайское следствие найти не смогло. После освобождения из тюрьмы Остроумов участвовал в строительстве железной дороги от Харбина на Хуланьчен-Бэйтунлинцзы-Хайлун (т. н. Хухайская железная дорога), а затем - в 1928 г. - уехал в Южную Азию[64]. Н.Л.Гондатти остался жить в Харбине, играя одно время активную роль в политической жизни белой эмиграции.

Итак, главная цель «Соглашения о временном управлении КВЖД» - введение совместного советско-китайского порядка хозяйствования - была достигнута. Казалось, были все возможности для развития добрососедских отношений между СССР и Китаем и взаимовыгодного использования дороги. Однако воплощение в жизнь обоих соглашений 31 мая 1924 г., деклараций и Мукденского договора проходило с большими трудностями, многие из статей так и остались на бумаге. Американский исследователь Г.Шварц, оценивая соглашения 1924 г. как большую

победу Москвы, в то же время подчеркивает, что КВЖД с этого времени стала источником непрекращающихся советско-китайских конфликтов, достигших апогея к середине 1929 г.[65] Причины подобного развития ситуации вокруг КВЖД крылись в непоследовательной и противоречивой политике пекинского правительства, не обладавшего реальной властью в стране; сложной внутриполитической обстановке в Китае; сильной зависимости как центральных, так и местных властей от западных держав; постоянном вмешательстве в дела КВЖД дипломатических представительств Японии, США, Франции, Англии.

Так и не была выполнена статья II «Соглашения об общих принципах...» – о созыве, не позднее, чем через месяц, советско-китайской конференции. Китайские власти оттягивали начало конференции, хотя еще в октябре 1924 г. Карахан договорился об этом с министром иностранных дел Ван Чжэнтином. Позже МИД Китая сообщило об открытии конференции 1 июня 1925 г.[66], на самом деле она началась только 26 августа 1925 г. Для решения конкретных вопросов двусторонних отношений было создано 6 подкомиссий: по заключению консульской конвенции и торгового договора; юридическая; по уточнению границы; по претензиям; по вопросам КВЖД и по навигации. Характерная деталь – две последние подкомиссии вообще не приступали к работе. Оценка работы конференции была сделана в докладе «О международном положении и внешней политике СССР в 1925 г.»: «...Благодаря тому, что главное внимание китайского правительства было обращено на внутренние проблемы страны, конференция эта до конца отчетного года не рассмотрела ни одного вопроса и даже не организовала всех подкомиссий»[67]. В июне 1926 г. по предложению китайской стороны работа конференции была прервана до 1 сентября 1926 г. на «летний период», однако, больше ее заседания не возобновлялись[68]. Срыв китайцами конференции, таким образом, помешал выработке постоянного положения о порядке совместного использования КВЖД. Дорога – до 1935 г. – так и работала на основании «Соглашения о временном управлении КВЖД» от 31 мая 1924 г.

Параллельно шла работа по подготовке советско-японской конференции с участием Правления КВЖД, имевшей целью «вновь открыть прямое пассажирское и товарное сообщение между Японией, Маньчжурией и СССР»[69]. Китайские представители были приглашены для участия в конференции, что, в итоге,

явилось причиной ее срыва. Начавшаяся 19 октября 1925 г. конференция была прервана 24 ноября – из-за отсутствия у китайской делегации особых полномочий[70].

7–16 декабря проходила международная железнодорожная конференция с участием делегаций СССР, Японии, Латвии, Литвы, Эстонии, Польши, Германии и Франции. В ходе переговоров было достигнуто соглашение о прямом европейско-азиатском сообщении через Сибирь. За Китаем было сохранено право присоединиться к соглашению[71].

Надо отметить, что советская сторона более ответственно относилась к выполнению своих обязательств по соглашениям 1924 г. В 1926 г. Карахан от имени советского правительства передал 100 тыс. мексиканских долларов на «поддержку народного просвещения в Пекине»[72]. В декабре 1927 г. министр просвещения Китайской Республики вынужден был признать, что на нужды китайских школ идут только деньги из российской (теперь советской) доли боксерской контрибуции[73].

Большие сложности возникли из-за явного нежелания китайской стороны выполнять статью VI «Соглашения об общих принципах...» – о ликвидации белогвардейских вооруженных отрядов на территории Китая, а также обещания «прекратить службу... бывших подданных Российской империи, ныне состоящих в китайских армии и полиции», содержащегося в ноте Веллингтона Ку от 31 мая 1924 г.[74] Так, в сентябре 1924 г. Карахан выразил протест пекинскому правительству в связи с тем, что «местные власти продолжали свою враждебную политику в отношении советского правительства, покровительствуя белым... До сих пор еще многие белые состоят на службе Китайского правительства»[75]. В феврале 1925 г. Карахан потребовал разоружить и распустить известный отряд бывшего офицера царской армии Нечаева и прекратить набор белогвардейцев на китайскую службу. Он категорически отверг ссылки китайской стороны о вступлении этих людей в китайское гражданство, подчеркнув, что правительство СССР специально настояло на широкой формулировке «все подданные бывшей Российской империи», чтобы не дать возможности русским белогвардейцам укрыться под иностранным подданством[76]. Несмотря на энергичные усилия советских дипломатов, добиться выполнения этих статей соглашений 1924 г. так никогда и не удалось. Видимо, это нежелание Китая объясняется рядом причин: слабостью пекинского прави-

тельства, заинтересованностью различных китайских милитаристов в службе белых русских в их армиях, а также, возможностью использовать эмигрантов в борьбе против советского присутствия на КВЖД – как, например, в конфликтах на дороге в 1925–1929 гг.

3.1.2. Ухудшение советско-китайских отношений и конфликты в совместном управлении КВЖД (1925–1928 гг.)

Китайские историки рассматривают период с 1925 г. и до вооруженного конфликта на КВЖД в 1929 г. как период постоянных нарушений СССР соглашений 1924 г.[77]. Однако изучение советско-китайской дипломатической переписки тех лет свидетельствует, скорее, об обратном – о постоянных нарушениях статей соглашений китайской стороной.

Вопрос об увольнении русских служащих КВЖД, не принявших советского или китайского гражданства, вызвал в 1925 г. первое столкновение между советскими и китайскими членами администрации дороги. 9 апреля 1925 г. Управляющий дорогой А.Н.Иванов на основании статьи V Соглашения по КВЖ издал приказ № 94 об увольнении с 1 июня текущего года всех русских работников без гражданства. В защиту увольняемых выступил Председатель правления дороги Бао Гуйцин. 19 мая 1925 г. по Харбину были расклеены извешения, в которых он отменял приказ № 94, ссылаясь на превышение А.Н.Ивановым полномочий. 23 мая последовала реакция советской стороны на высшем уровне: Л.М.Карахан вручил министру иностранных дел Китая ноту, в которой возмущался «покровительством монархическим элементам со стороны высокого китайского чиновника», расценивая поведение Бао Гуйцина «как безответственное и прямо враждебное СССР» и требовал назначения нового председателя Правления[78]. Надо отметить, что этот демарш возымел действие. 4 июня 1925 г. в Харбине состоялись переговоры генконсула СССР И.П.Грандта и дипломатического комиссара Цай Юньшэна, на которых было достигнуто решение об увольнении с дороги всех служащих без гражданства[79]. 13 июня 1925 г. Бао Гуйцин был отозван китайским правительством, а на его место был назначен Юй Чунхан. Видимо, это была первая проба сил властей ОРВП в отношении КВЖД. Белые русские были принесены в жертву, и конфликт разрешился сравнительно легко. Однако возникновение его весьма показательно: он был первым

в целой цепи более серьезных конфликтов на дороге, вылившихся в конце концов в военное столкновение Китая и СССР.

Несмотря на положительный исход этого инцидента, ситуацию на КВЖД в 1925 г. нельзя было назвать стабильной: мелкие провокации со стороны харбинских и мукденских властей продолжались. То маршал Чжан Цзолинь пытался запретить хождение советского червонца в Северной Маньчжурии, то харбинская полиция закрывала на месяц просоветскую газету «Эхо»[80] и т. п. В конце года на станции Мукден местные военные власти при помощи русских полицейских провели незаконный обыск советского дипкурьера и даже вскрыли дипломатическую почту[81].

Весь этот год продолжалась активная антисоветская деятельность белоэмигрантов из лагеря «непримиримых». Как харбинские газеты, так и советская дальневосточная пресса были полны сообщениями о различных столкновениях советских граждан с враждебно настроенными русскими эмигрантами в Харбине, о постоянных конфликтах пионеров и комсомольцев с различными молодежными эмигрантскими организациями. В конце 1925 г. на возвращавшегося из отпуска Л.М.Карахана белоэмигрантами в Харбине было подготовлено покушение, участники которого были схвачены полицией[82].

В следующем году обстановка на КВЖД еще более накалилась. По сути здесь образовалось три соперничавших (из них два прямо враждебных) лагеря: советский, китайский и русский эмигрантский.

В январе 1926 г. возник острый конфликт на КВЖД по вопросу об уплате за мукденские военные перевозки по железной дороге. Чжан Цзолинь, воевавший наряду с другими милитаристскими группировками за контроль над Пекином, нуждался в провозе по КВЖД своих войск. По установленному порядку за эти перевозки должна была вноситься плата в размере 50 % обычного тарифа, но китайские военные власти ничего не платили. К концу 1925 г. долги за эти перевозки составили 14 млн руб.[83]. 1 декабря 1925 г. А.Н.Иванов издал приказ о запрещении впредь бесплатно пользоваться железной дорогой для воинских частей и грузов[84]. Вместо того, чтобы уладить проблему мирным путем, власти ОРВП пошли на обострение ситуации: 16 января 1926 г. отряд китайских солдат захватил поезд на станции Куанченцзы, запретил отправление груженного состава. 17 и 18 января китайское военное командование самовольно отправляло поезда, угрожая железно-

дорожным бригадам расстрелом в случае отказа. Толпа, численностью около 200 человек, пыталась окружить квартиру Управляющего дорогой, преследованиям подвергались советские служащие.

21 января А.Н.Иванов издал приказ № 128 о прекращении движения по железной дороге от Харбина до Куанчендзы, тем более, что в результате действий китайской военной администрации вся Южная ветка КВЖД была парализована. Китайские власти пошли на дальнейшее обострение конфликта. 22 января был арестован Управляющий дорогой А.Н.Иванов. Фактически Чжан Цзолинь приступил к захвату дороги. Штаб охранных войск КВЖД пытался организовать движение по дороге, набирая для этого ранее уволенных служащих. Главноначальствующий в полосе отчуждения генерал Чжан Хуаньсянь приказал закрыть все профсоюзные комитеты дороги[85].

Подобное развитие событий на КВЖД вызвало немедленную резкую реакцию советского правительства. Полпред в Пекине Карахан в нотах от 19 января министру иностранных дел Ван Чжэнтину, от 20 января маршалу Чжан Сюэляну потребовал немедленного прекращения произвола военных властей, называя вдохновителем всех безобразий на дороге генерала Чжан Хуаньсяня[86]. 22 января 1926 г. советское правительство передало Ван Чжэнтину ультимативные требования, по которым китайские власти в трехдневный срок должны были полностью восстановить порядок на КВЖД и освободить Иванова. Более того, в случае отсутствия у пекинского правительства возможностей «обеспечить в мирном порядке разрешение этих вопросов», Москва просила разрешить СССР «собственными силами обеспечить осуществление договора и защитить обоюдные интересы СССР и Китая»[87].

Конфликт на КВЖД приобретал все большую остроту. 24 января Временный поверенный в делах Китая в Москве даже пугал в беседе с Г.В.Чичериным опасностью военного разрешения ситуации, так как, по его мнению, «Чжан Цзолинь может собрать 300 тысяч войск» и «за ним стоит какая-нибудь держава» (имелась в виду Япония)[88]. На это нарком иностранных дел дал понять китайскому представителю, что мирные средства решения конфликта действительно могут быть исчерпаны: «...Я не могу ручаться больше за будущее, — подчеркнул Чичерин, — когда совершаются такие грубые нарушения договора и нам бросаются такие вызовы»[89]. Что же касается причастности японцев к нагнетанию напряженности в полосе отчуждения, то еще 22 января 1926 г.

Чичерин в беседе с послом Японии Танака обвинил генконсула в Харбине Амо и директора ЮМЖД Окура во враждебной СССР деятельности и подстрекательстве Чжан Цзолиня и Чжан Хуаньсяня к захвату КВЖД[90].

Пекинские власти были встревожены ситуацией в Маньчжурии. МИД и Министерство путей сообщения Китая несколько раз телеграфировали властям ОРВП, требуя немедленного освобождения Иванова[91]. Однако именно жесткая позиция советского правительства вынудила Чжан Цзолиня пойти на переговоры. 24 января 1926 г. в Мукдене генконсул СССР Краковецкий и комиссар китайского МИД Гао Цинхэ подписали соглашение об освобождении А.Н.Иванова*, о восстановлении нормального сообщения на железной дороге** и о производстве китайских военных перевозок по ранее существовавшим правилам (за половину нормального тарифа и в кредит за счет доли прибыли с КВЖД китайской строной[92]).

Между тем Чжан Хуаньсянь вовсе не собирался стабилизировать обстановку в полосе отчуждения. 27 января 1926 г. генконсул в Харбине И.П.Грандт сообщал, что Главноначальствующий установил в ОРВП режим террора и насилия в отношении советских граждан[93]. Воспользовавшись тем, что в Харбине был убит русский эмигрант В.Гомонилов, харбинские власти произвели массовые аресты советских граждан (до 70 человек). Аресты производились белоэмигрантами – служащими китайской полиции[94]. Чжан Цзолинь не только оправдывал беззакония, творимые Чжан Хуаньсянем, но и потребовал отъезда из Пекина Карахана[95]. Сам же Карахан настойчиво добивался немедленного отзыва генерала Чжан Хуаньсяня, «снятия военного положения, прекращения всех арестов, избиений, пыток арестованных советских граждан, открытия запечатанных организаций»[96]. Политическое и экономическое положение КВЖД очень осложнялось противостоянием советских подданных и эмигрантов, тем более что в это время особенно обострились антисоветские акции в Харбине и на линии со стороны многочисленных эмигрантских организаций.

17 апреля был назначен новый Управляющий КВЖД – А.И.Емшанов, бывший до этого наркомом путей сообщения РСФСР и начальником Пермской железной дороги. А.Н.Иванов

---

* Освобожден 25 января 1926 г.

** 29 января было возобновлено движение по южной линии.

ушел в отставку[97]. В это время вопрос о КВЖД неожиданно возник в ожесточенной полемике в руководстве ВКП(б) и Коминтерна по вопросам политики в Китае. В мае 1926 г. Л.Д.Троцкий предложил «разделаться с КВЖД из-за трудностей и провокаций» – передать дорогу Китаю. Н.И.Бухарин был категорически против, ибо дорога, по его словам, является «нашим революционным пальцем, запущенным в Китай»[98]. Поскольку в то время Бухарин по вопросам политики в отношении Компартии Китая и Гоминьдана выступал с общих позиций с И.В.Сталиным, его точка зрения в итоге была принята руководством ВКП(б). Она была и более реалистичной и отвечающей государственным интересам СССР.

Стремясь к восстановлению нормальной обстановки на КВЖД, советское правительство сделало новую попытку договориться с Чжан Цзолинем по всем спорным вопросам, возникшим как в отношении дороги, так и в отношении прав советских организаций и граждан в ОРВП. 26 мая 1926 г. состоялось официальное открытие советско-мукденской конференции. Советская делегация во главе с Л.П.Серебряковым предложила решить вопрос о легализации профсоюзов и улучшении правового положения совграждан. Но китайская сторона на обсуждение этих вопросов не пошла и прервала переговоры[99]. Более того, власти ТВП затеяли новые провокационные мероприятия. 21 августа 1926 г. маршал Чжан Цзолинь предъявил Правлению КВЖД неприемлимые требования: о передаче мукденским властям всех судов КВЖД; о закрытии учебного отдела и передаче всех школ управлению народного просвещения ОРВП. Временный поверенный в делах Китая в СССР Чэн Яньши пытался оправдать перед Чичериным эти незаконные действия ссылками на контракт о постройке КВЖД 1896 г., говорил о пропаганде в школах «большевизма с целью образовать «красное юношество» и т. п.[100]

Обстановка в Маньчжурии настолько беспокоила советское правительство, что Чичерин вынужден был разослать 31 августа телеграммы полпредам СССР в ведущих европейских странах, где разъяснялась ситуация на КВЖД: «Чжан Цзолинь начал кампанию постепенного вытеснения нас с КВЖД...». Более того, подчеркнул нарком иностранных дел, «имеются сведения о разработке плана нашего полного устранения с КВЖД, причем в качестве повода выставляется утверждение о распространении коммунизма»[101]. Чичерин считал, что подобная политика Мукдена

в отношении КВЖД объяснялась давлением на него Англии и Японии[102]. Не стояла в стороне и Франция. В сентябре 1926 г. Чжан Цзолинь вел переговоры с французским посланником в Пекине Мартелем по вопросу о финансировании КВЖД Русско-Азиатским банком, находившимся в Дайрене[103].

Несмотря на протест Чичерина от 31 августа, китайцы 2 сентября захватили флотилию КВЖД (стоимостью в несколько миллионов золотых рублей). Акцией по захвату руководили прибывший в Харбин по приказу Чжан Цзолиня адмирал Шен и командующий сунгарийским флотом капитан 1-го ранга Ин Зуин. Дела и имущества отдела судоходства КВЖД были переданы Северо-Восточному государственному пароходству[104]. Протесты советского правительства результата не дали. Так сознательно и планомерно осуществлялось нарушение соглашений 1924 г. китайскими властями.

4 сентября 1926 г. произошла следующая демонстрация силы со стороны властей ОРВП – закрытие Учебного отдела КВЖД. Несмотря на то, что в школах дороги обучались 12 тыс. школьников, из которых 8 тыс. были детьми совграждан, все школы были переданы вновь образованному «Управлению народного образования ОРВП»[105]. Настолько откровенными и грубыми были действия Чжан Цзолиня, что даже председатель Правления КВЖД Лю Шанцин ушел в отставку в знак протеста против проводимой Мукденом политики, так как считал, что военные власти не должны вмешиваться в управление дорогой. Новым председателем Правления был назначен бывший Главноначальствующий в Харбине Юй Чунхан, пользовавшийся большим доверием Чжан Цзолиня[106].

Действия китайской администрации в отношении железнодорожных школ вызвали разную реакцию в среде русской эмиграции. Сменовеховцы во главе с Н.В.Устряловым (был начальником закрытого Учебного отдела) говорили о потере советского престижа на Дальнем Востоке. В российской колонии ходили даже разговоры об организации национального отпора китайцам. Другая часть, наиболее враждебно настроенных к СССР, считала передачу школ правильной, так как они «стали опаснейшим очагом разложения детей»[107].

И все же советское правительство не оставляло попыток договориться с китайцами. В начале октября 1926 г. в Мукден выехал Временный поверенный в делах СССР в Китае А.С.Черных,

имевший полномочия для ведения переговоров как с центральным правительством, так и с автономным правительством ТВП. Однако мукденские власти отказались обсуждать вопросы, касающиеся КВЖД, а общеполитические проблемы предложили решать в Пекине[108]. Поэтому представляется вполне логичным мнение корейского историка Сон До Чжина о том, что с весны 1926 г. главной задачей СССР на КВЖД стала борьба против взятого китайскими властями курса на форсированное установление полного контроля над деятельностью дороги[109].

В Харбине начались репрессии против советских печатных изданий («Правды», «Труда», «Известий», «Тихоокеанской звезды» и др.). Китайские власти даже требовали подписку от заведующих железнодорожных библиотек о том, что они обязуются не хранить советские издания. За отказ дать такое обязательство было арестовано несколько человек, в том числе и сотрудники знаменитой библиотеки КВЖД (т. н. библиотеки Желсоба[110]). Крайне вызывающе вел себя новый председатель Правления Юй Чунхан. 15 ноября 1926 г. в интервью японской газете «Мансю нити-нити» он оскорбительно отозвался о товарище Председателя Правления Саврасове, из-за чего тот был вынужден уйти в отставку. Таким образом, власти ОРВП и ТВП отметали все попытки советской стороны достичь компромисса, нормализовать обстановку на дороге, искусственно углубляли трещину в советско-китайских отношениях. Р.А.Мировицкая указывает, что целью действий Чжан Цзолиня в 1926 г. было втягивание СССР в военную конфронтацию с Китаем[111].

В результате правогоминьдановского переворота, организованного в апреле 1927 г. Чан Кайши, в Китае образовались три центра, претендовавших на общегосударственное значение.

1. Пекинское правительство еще пользовалось международным признанием как центральное правительство Китая. В действительности же реальной властью оно не обладало. Его распоряжения выполнялись на территории, занятой фэньтяньско-шаньдунскими войсками, постольку, поскольку эти распоряжения соответствовали пожеланиям Чжан Цзолиня, Чжан Цзунчана и дипломатического корпуса.

2. Уханьское, или Национальное правительство – правительство левого крыла Гоминьдана, некоторое время сохраняло власть в Центральном Китае (провинции Хубэй, Хунань, Цзянси). Выступало за продолжение сотрудничества с КПК и СССР.

3. Нанкинское правительство представляло собой соединение нового милитаризма с правогоминьдановской партийной верхушкой, объединение различных антикоммунистических групп, различных региональных группировок (цзянсучжэцзянской, гуандун-гуансийской и др.); позднее к ним присоединились военные лидеры Северного и Северо-Восточного Китая – Фэн Юйсян, Янь Синань, Чжан Сюэлян и др. Классовую базу нанкинского правительства составляли наиболее влиятельные слои китайской буржуазии, часть помещиков восточных и южных провинций, новые милитаристы[112]*.

1927 г. стал годом значительного ухудшения советско-китайских отношений. Чжан Цзолинь продолжал в этом году нагнетать напряженность в отношениях Китая с СССР. Так, 28 февраля советский пароход «Память Ленина» был задержан в районе Пукоу войсками шаньдунского генерал-губернатора Чжан Цзунчана. Команду парохода, трех советских дипкурьеров и жену советского военного советника Ф.С.Бородину бросили в тюрьму в г. Цзинань. Чжан Цзолинь и Чжан Цзунчан таким образом пытались оказать давление на Уханьское правительство. Только 12 июля Бородина и дипкурьеры были освобождены по решению пекинского суда «ввиду ненахождения в их деле элементов преступления»[113]. Гораздо более тяжелой была судьба 47 членов команды парохода: они содержались в тюрьме в ужасных условиях и только в 1928 г. были освобождены. Пароход «Память Ленина» так и не был возвращен СССР.

Следующие действия Чжан Цзолиня поставили советско-китайские отношения на грань разрыва. 6 апреля 1927 г. более сотни китайских солдат по приказу маршала Чжан Цзолиня окружили и заняли часть территории полпредства СССР в Пекине. Начались обыски квартир сотрудников, в помещениях военного городка, участка Управления КВЖД, Дальневосточного банка; были разгромлены отделы ТАСС и клуб, арестованы 15 советских граждан и 60 китайцев (из них 20 коммунистов[114]).

---

* С января 1928 г. правительство возглавил Чан Кайши и объявил его «национальным», т.е. всекитайским. В июне 1928 г. Пекин был подчинен Нанкинскому правительству, Нанкин стал новой столицей Китая, поэтому Пекин был переименован из «Бэйцзина» (Северная столица) в «Бэйпин» (Северное спокойствие). В декабре 1928 г. нанкинское правительство как центральное признало правительство Трех Восточных Провинций (Чжан Сюэлян, сын Чжан Цзолиня).

Министр иностранных дел Китая Гу Вэйцзюнь (Веллингтон Ку) объяснил эти грубейшие нарушения дипломатического протокола заявлением начальника китайской полиции об укрывательстве в советском посольстве коммунистов-китайцев, ведущейся посольством коммунистической пропаганде и подрывной работе и необходимости положить этому конец[115]. Советское правительство в знак протеста против такого произвола пекинских властей отозвало поверенного в делах СССР в Китае А.С.Черных и весь состав полпредства, оставив лишь несколько человек для ведения консульских функций[116].

В этот же день 6 апреля советское консульство в Шанхае было окружено отрядом белых эмигрантов-служащих полиции международного сеттльмента, которые обыскивали и фотографировали всех входивших и выходивших из здания. Такая осада консульства продолжалась 2 недели. Протест советского консула в Шанхае Линде дипломатическому комиссару провинции Цзянсу Го Тайци не возымел действия - последний просто возложил ответственность за произвол, творящийся в отношении советских граждан, на консульский корпус в Шанхае[117].

Реакция в стране на эти оскорбительные для Советского Союза действия китайских властей была разной. Так, министр иностранных дел Уханьского Национального правительства Чэнь Южэнь (Евгений Чэнь) выразил соболезнование советскому правительству по поводу действий «международного бандита Чжан Цзолиня»[118]. Зато правая часть белой эмиграции выражала бурный восторг по поводу действий маршала. В шанхайской газете «Россия» было помещено даже благодарственное письмо по этому поводу. Руководители многих эмигрантских организаций считали, что сейчас - самое время для русских эмигрантов активно участвовать в «борьбе с совросскими чиновниками», в «новом движении, хотя бы и с иностранцами»[119] - так, в частности, писал руководитель Казачьего союза в Шанхае одному из руководителей казачьей эмиграции в Париж - И.К.Окуличу.

Осенью 1927 г. напряженность в советско-китайских отношениях достигла критического уровня. В день десятилетия Октябрьской революции почти все советские консульства в Китае подверглись нападению, прежде всего, со стороны российских эмигрантов. Так, правление Казачьего союза в Шанхае еще 1 ноября 1927 г. обсуждало программу действий «в день десятилетия порабощения великого Российского государства пресловутой Совет-

ской властью». Были назначены представители и ораторы от различных эмигрантских организаций на «митинг в день национального траура», собраны деньги[120]. Вечером 7 ноября у советского консульства в Шанхае была организована демонстрация, численностью 200–300 человек. Демонстранты не только несли монархические флаги, пели царский гимн, но и бросали камни и били стекла в здании. Несколько человек ворвались в консульство, но были встречены выстрелами. В результате один нападающий был убит, трое – ранены[121]. В Даляне секретарь советского консульства Черкасов получил серьезные ножевые ранения от руки сына местного настоятеля православной церкви[122].

Но самые трагические события произошли в декабре 1927 г. в Кантоне (Гуанчжоу). 13 декабря было разгромлено советское консульство, сотрудники арестованы. 14 декабря пятеро советских дипломатов (вице-консул А.И.Хассис, П.П.Макаров, В.А.Уколов, К.С.Иванов и Ф.И.Попов) после жестоких издевательств и унижений были расстреляны. В другом городе – Шанхае с 15 по 18 декабря были закрыты все советские учреждения, в том числе и представительство КВЖД. 14–16 декабря нанкинское правительство вручило генконсулам СССР в Шанхае и Ханькоу ноты о разрыве дипломатических отношений. 17 декабря генконсульство в Шанхае передало ответную ноту правительства СССР. Защиту интересов советских граждан в Китае взяла на себя Германия[123]. В полном объеме советско-китайские дипломатические отношения были восстановлены только в 1932 г.

Основные конфликты в советско-китайских отношениях в 1927 г. развивались вне пределов Маньчжурии. Более того, НКИД СССР отмечал, что «положение в Маньчжурии показало, что мукденские власти не шли на полный разрыв с советским правительством»[124]. На этот короткий срок – всего один, 1927 год, – советской стороне удалось достичь относительного равновесия во взаимоотношениях между СССР и Мукденом. 20 июня 1927 г. было даже подписано соглашение о постройке телеграфных линий на дальнее расстояние между Харбином и Владивостоком, Хабаровском и Читой за счет прибылей КВЖД. Также были урегулированы спорные вопросы о школах и хранении наличности КВЖД[125].

Очередное обострение международных отношений на Дальнем Востоке и, в частности, в Маньчжурии, было вызвано активизацией японской политики в Китае. 3 мая 1928 г. в провинции Шаньдун произошли события, известные как цзинаньский инци-

дент. Нанкинское правительство еще 10 апреля под лозунгом объединения Китая начало военные действия против блока северных милитаристов, связанных с Японией – Чжан Цзолиня, Чжан Цзунчана и Сунь Чуаньфана. Последняя, воспользовавшись удобным случаем, организовала интервенцию в Шаньдун. 18 мая 1928 г. Токио обратился к пекинскому и нанкинскому правительствам с меморандумом, в котором заявил о своих особых правах в Северо-Восточном Китае: «Японское правительство придает исключительное значение сохранению мира и порядка в Маньчжурии. Оно готово сделать все, что в его силах, чтобы предупредить возникновение какого-либо положения вещей, которое могло бы нарушить этот мир и порядок или послужить возможной причиной для подобных беспорядков»[126]. Одновременно с этим из Порт-Артура в Мукден был переведен штаб Квантунской армии, из Японии в Маньчжурию перебрасывались новые войска. Через японского посланника в Пекине Чжан Цзолинь получил указания также сконцентрировать свои войска в Маньчжурии. Но Чжан Цзолинь, возглавлявший тогда пекинское правительство, которое признавалось Западом в качестве центрального правительства Китая, не хотел больше быть провинциальным сатрапом для японских покровителей и отказался выводить войска из Пекина и Северного Китая. Как раз в это время враждебность между Нанкином и Пекином достигла кульминационной точки. Над армией Чжан Цзолиня нависла угроза разгрома. Маршал выступил с заявлением о том, что Нанкин и Пекин должны объединенными усилиями противостоять внешнему врагу. Таким путем он пытался достигнуть соглашения с гоминьдановским правительством и сохранить за собой политическую власть, чтобы не превратиться полностью в японскую марионетку в условиях подъема антияпонского народного движения. Поэтому японские военные круги (как это позже выяснилось на Токийском процессе в 1946 г.) организовали убийство маршала. 4 июня в 5.30 утра специальный поезд, в котором ехал Чжан Цзолинь из Пекина, был взорван в одном километре от Мукдена[127]. А 8 июня 1928 г. войска гоминьдановского правительства заняли Пекин.

События в Китае привлекали пристальное внимание ведущих стран мира. Советское правительство сразу же после ввода японских войск в Шаньдун выступило с решительным осуждением агрессии Японии в Китае. В интервью Чичерина советской печати

от 21 мая 1928 г. отношение к японскому меморандуму с обоснованием «особых прав» Японии в Маньчжурии характеризуется как безусловно отрицательное[128]. Западные державы с заявлениями по поводу событий в Китае выступили много позже. Только 31 июля Чемберлен в палате общин заявил о непризнании английским правительством особых прав Японии в Маньчжурии. С аналогичным заявлением выступило и американское правительство[129].

В Китае развернулось мощное антияпонское движение. Чжан Сюэлян, сын Чжан Цзолиня, после убийства отца стал считать японцев своими врагами и проводил политику сближения с Гоминьданом. Он расторг соглашение с Японией на строительство железных и шоссейных дорог, поднял на 3 % пошлины на товары, вывозимые японскими компаниями из Маньчжурии. Все это заставило Японию, еще не готовую к большой войне, отступить. В марте 1929 г. было подписано японско-китайское соглашение об урегулировании цзинаньского инцидента. Китай обязывался защищать жизнь и имущество японских граждан в Китае в соответствии с международным правом, а Япония – через 2 месяца после подписания соглашения – вывести свои войска из провинции Шаньдун.

Все события 1927–1928 гг. (разрыв советско-китайских отношений, японская агрессия в Шаньдуне, военные действия в Китае) создавали сложный фон для осуществления совместного управления КВЖД. После вынужденного отзыва своего представительства из Пекина Советский Союз имел в 1928 г. лишь несколько консульств в северной и северо-восточной частях Китая (в Пекине, Харбине, Мукдене). Китайское посольство (во главе с поверенным в делах) и китайские консульства в СССР продолжали осуществлять свою деятельность без каких-либо ограничений со стороны советских властей. Москва воздерживалась от каких бы то ни было ответных репрессивных мер, сколько бы последние ни были оправданы сложившейся обстановкой. К сожалению, такая позиция Советского Союза рассматривалась правительством Чан Кайши как признак слабости. Все это время советские дипломаты активно вели переговоры с китайскими представителями о нормализации межгосударственных отношений. Н.К.Кузнецов, генконсул СССР в Мукдене, сначала вел переговоры с китайским консулом в Никольск-Уссурийском Хань Шуцзэном, а затем (с мая 1928 г.) – с начальником центрального дипломатического управления ТВП Гао Цинхэ. Советские предложения

по общему урегулированию отношений с Китаем были изложены в письме Карахана и. о. консула СССР в Пекине И.И.Спильванеку от 20 апреля 1928 г. Они сводились к взаимному обмену письмами о невмешательстве во внутренние дела, освобождению 15 арестованных сотрудников полпредства в Пекине и т. п. Одним из обязательных условий советская сторона выдвигала обязательство пекинского правительства «о роспуске и изгнании из Маньчжурии русских вооруженных белогвардейских отрядов»[130]. Гао Цинхэ был в принципе согласен с этими требованиями СССР и собирался содействовать переговорам в Пекине. Но в связи с поражением армии Чжан Цзолиня и занятием Пекина гоминьдановскими войсками переговоры были прерваны. Все же добиться освобождения арестованных совграждан удалось. 8 сентября они были выпущены из тюрьмы, а 13 сентября прокурор официально освободил 15 сотрудников советского полпредства[131].

После непродолжительного затишья в 1928 г. вновь возникли проблемы в связи с деятельностью советских специалистов на КВЖД. На сей раз довольно грубую попытку вмешаться в дела дороги предприняло французское правительство. 10 февраля 1928 г. французский посол Эрбетт посетил Г.В.Чичерина по поводу отказа Правления КВЖД от договора с Международным обществом спальных вагонов. Советские члены Правления считали этот контракт невыгодным по экономическим соображениям, поскольку стремились к полной самостоятельности дороги и не хотели попадать в зависимость от международной организации по вопросам ремонта и обновления подвижного состава. Однако это вполне логичное стремление было воспринято французским правительством весьма болезненно. Посол заявил наркому иностранных дел, что «разрыв существовавшей связи с международным обществом спальных вагонов будет большим минусом и поведет к опасности для КВЖД». Поскольку советское правительство никак не реагировало на эти резкие заявления, Эрбетт через месяц высказался еще определеннее: французское правительство «этим вопросом сильно заинтересовано и этот акт (разрыв договора с Международным обществом спальных вагонов. – *Н.А.*) будет понят как направленный против Франции»[132]. Таким образом, несмотря на пятый год совместного советско-китайского управления КВЖД Париж не оставлял надежды оказывать влияние на эксплуатацию дороги и пытался вмешиваться в управление ею.

Несмотря на неудачу 1928 г., японское правительство продолжало сохранять претензии на «особые права» в Маньчжурии. Провокационной политикой Японии были вызваны события на КВЖД летом 1928 г., связанные с восстанием монголов-бургутов, живших на территории Барги. Руководители монгольских националистов в Барге (Мерсэ, Фуминтай и др.) после убийства Чжан Цзолиня сочли общую обстановку в Маньчжурии благоприятной для антикитайского выступления, и в середине августа 1928 г. подняли восстание. Небольшие повстанческие отряды бургутов стали нападать на отдельные пункты дороги на участке Хайлар – ст. Маньчжурия с целью захвата Хайлара. Только к концу сентября китайские власти смогли подавить восстание. Этими событиями воспользовались японское и британское агентства новостей, обвинив СССР в организации восстания. Заодно Советский Союз обвинялся в убийстве Чжан Цзолиня, мукденских взрывах, коммунистических заговорах, подготовке захвата КВЖД[133]. Советская сторона начала ответную кампанию в советской прессе в Харбине. Н.К.Кузнецову было поручено обратить «внимание китайских властей на возмутительную постановку охраны и позорное поведение последней во время налета, повлекшие за собой человеческие жертвы, огромные убытки и подрыв доверия иностранных фирм и пассажиров КВЖД». Поскольку в налетах бургутов активное участие принимали российские эмигранты, Кузнецов должен был потребовать от Мукдена «немедленной ликвидации деятельности белобандитов»[134]. Однако власти ТВП не только не вняли требованиям советской стороны, но своими действиями довели ситуацию в ОРВП до вооруженного советско-китайского конфликта.

Итак, итоги совместного управления КВЖД за период 1924-1928 гг. оказались не очень утешительными, поскольку сразу же началась жесткая борьба советской части правления и китайских властей за реальную власть над дорогой. При этом китайская администрация в большей степени дезорганизовывала нормальную работу дороги, принося своими действиями значительные материальные убытки. Постоянные нарушения статей соглашений 1924 г., произвол властей ТВП и китайских членов администрации КВЖД в отношении советских граждан, многочисленные антисоветские акции наносили ущерб авторитету дороги. На КВЖД образовалось три соперничающих (из них два прямо враждебных) лагеря: советский, китайский и белоэмиг-

рантский. Китайские власти активно привлекали для организации антисоветских акций российских эмигрантов из числа наиболее непримиримых. Поэтому большой проблемой в советско-китайских отношениях становится существование в Китае многотысячной колонии белой эмиграции. В силу указанных причин Соглашение 1924 г. о совместном управлении КВЖД так и не заработало в полную силу. В эти годы отчетливо заметен повышенный интерес Японии к Маньчжурии, активизация ее деятельности в железнодорожном строительстве. США, Англия, Франция, болезненно переживая потерю влияния, даже достаточно формального в годы МЖК, не оставляют попыток вмешательства в дела дороги. В этот период КВЖД – постоянный источник конфликтов разной степени в советско-китайских отношениях и напряженности в международных отношениях на Дальнем Востоке в целом.

3.2. Российская эмиграция в Китае в 1924–1931 гг.

3.2.1. Основные эмигрантские объединения в Маньчжурии

В 1920-е гг. Харбин и полоса отчуждения КВЖД стали одним из крупных центров российского послеоктябрьского рассеяния не только на Дальнем Востоке, но и во всем мире. Белая эмиграция в Китае – разнокалиберная и разношерстная по своему составу – буквально кишела всякого рода «группировками», среди которых чисто политических объединений было мало[135]. В Харбине создается множество различных эмигрантских объединений: партийных, общественных, профессиональных, национальных или благотворительных, однако наиболее крупным и значимым в 1920-е гг. был Харбинский комитет помощи русским беженцам (ХКПРБ), обычно называемый Беженским комитетом.

Беженский комитет был создан 14 февраля 1923 г. с целью оказания русским эмигрантам правовой, материальной и моральной поддержки, «всяческого содействия в их стремлении устроить более или менее сносно свою жизнь в новых условиях»[136]. Комитет был определен его создателями как «общественная аполитичная эмигрантская организация, преследующая исключительно цели улучшения материального и правового положения русской эмиграции в Северной Маньчжурии и удовлетворения ее культурных нужд»[137]. Тем не менее программные

документы Беженского комитета содержали положения антикоммунистического и антисоветского характера[138]. В марте 1924 г. устав Беженского комитета был утвержден главноначальствующим в ОРВП генералом Чжу Цинланем. Первым председателем правления был избран П.П.Васильев, затем Комитет возглавлял известный в эмигрантской среде деятель В.И.Колокольников. С 1924 г. комитет объединял на правах членов 71 общественную организацию эмигрантов – «тысячи национально мыслящих русских людей»[139]. Оказывая посильное содействие, комитет вел регистрацию обращавшихся за помощью. Каждый эмигрант должен был ответить на вопросы специальной анкеты: деятельность и имущественное положение до 1917 г., участие в гражданской войне, причины выезда из СССР и т. д. Точного числа зарегистрированных беженцев в материалах комитета нет, но количество сохранившихся анкет составляет несколько тысяч[140]*.

В конце 1920 – начале1930-х гг. Беженский комитет оказывал помощь за счет благотворительных средств, единовременных субсидий Харбинского городского управления, организации различных благотворительных концертов, вечеров и т. п. Комитет помогал в устройстве на работу, организовывал бесплатное лечение или учебу. Беженский комитет стремился сохранить, особенно в детской и юношеской среде, традиции русской духовной жизни, для чего создавал школы и библиотеку, организовывал «Дни русской культуры», «Дни русского ребенка», отмечал все национальные праздники и юбилейные даты[141]. Большую культурную работу проводили Дальневосточное объединение русских, окончивших Высшие учебные заведения за границей (ДальОРОВУЗ), ряд землячеств (Иркутское, Воткинское, Тобольское, Уфимское, Казанское, Приморское, Западно-Сибирское, Пермское, Амурское, Петроградское), Дамский кружок, Торгово-Промышленный союз и другие[142]. В мае 1932 г. представители Беженского комитета в составе делегации русских эмигрантов участвовали в работе Комиссии Лиги Наций (Комиссии Литтона**), которой был представлен специальный доклад «О правовом и экономическом положении русских в Маньчжурии», подготовленный «Русским Об-

---

* В делах №141–147 (ГАХК, ф. 1128, оп. 1) есть составленные в 1948–1951 гг. «Списки белоэмигрантов, проходящих по фонду Беженского комитета...» – 5408 человек.

** Об этом см. подробнее: параграф 3.1 настоящей работы.

ществом в Маньчжурии и Монголии» под председательством известного журналиста и писателя Вс. Иванова[143].

Одним из важных участков работы комитета был прием беженцев из СССР. Как уже отмечалось выше, с начала 1930-х гг. значительно увеличилось число беженцев из Советского Союза в приграничные территории Китая. Так, «Русское Слово» в январе 1931 г. сообщало о прибытии в Цицикар 310 крестьян, перешедших границу в районе Сахаляна[144]*. Но не все крестьяне из Приморья, Хабаровского края и Амурской области, бежавшие от коллективизации и раскулачивании, находили убежище в Китае. Во-первых, бывали случаи, когда китайская администрация выдавала их советским властям. Так, около 80 амурских казаков, бежавших из села Константиновка Амурской области, попали в руки генерала Ма и были возвращены им в СССР[145]. Во-вторых, многие беженцы под давлением китайских властей вынуждены были искать место для жизни в других странах. Особенно много таких людей оказалось в Латинской Америке – в Бразилии, Уругвае, Аргентине[146]. В-третьих, сам харбинский комитет, видимо опасаясь проникновения советских агентов в эмигрантскую среду, отказывал некоторым в регистрации. Так, в 1932 г. было отказано 13 беглецам, в 1933 – 18. Максимальное число беженцев из дальневосточных областей СССР Беженский комитет зарегистрировал в 1930 г. – 737 чел., затем их число резко пошло на убыль: в 1931 г. – 405 чел., в 1932 – 404 чел., в 1933 – 253 чел.[147]. А в середине и второй половине 1930-х гг. в эмигрантских источниках уже вовсе нет сведений о беженцах из СССР, что, видимо, объясняется как завершением коллективизации, так и японской оккупацией Маньчжурии.

Образование Маньчжоу-го как следствие японской оккупации Северо-Восточного Китая оказало самое непосредственное воздействие и на деятельность Беженского комитета: она постепенно сходит на нет. Одним из последних серьезных мероприятий, проведенных Беженским комитетом, было открытие в 1932 г. пяти отделений комитета на линии КВЖД[148]. В этом же году Беженский комитет оказал существенную материальную и моральную поддержку жертвам наводнения на Сунгари[149].

В январе 1935 г. председатель комитета В.И.Колокольников получил от Бюро по делам Российской эмиграции в Маньчжурии

---

* Ныне г. Хэйхэ.

«циркуляр с требованием зарегистрироваться в нем (БРЭМ. – *Н.А.*), к 15 февраля 1935 г. представить сведения»[150]. По сути, это означало полное подчинение Беженского комитета БРЭМ, т. е. японскому командованию в Маньчжурии. Недаром В.И.Колокольников, не пожелавший работать «под японцами», 14 марта 1935 г. подал в отставку. С 1936 г. председателем Комитета был назначен доктор Н.П.Голубев. В 1936–1939 гг. заметно резкое уменьшение числа входивших в Беженский комитет организаций и их членов: если в 1933 г. комитет насчитывал 25 организаций численностью в 1 600 человек, то в 1937 г. – уже 9 и всего «400 национально мыслящих, не приемлющих Советской власти людей»[151]. В 1939 г. правление Беженского комитета даже не подготовило традиционный ежегодный отчет о своей работе. Отчеты комитета за 1942–1944 гг. полны жалоб на тяжелые условия существования, отсутствие самого необходимого: белья и одежды в приютах, хлеба в бесплатной столовой и т. п.[152] В целом же, после создания БРЭМ Беженский комитет занимался только благотворительной деятельностью, так как все остальные стороны жизни эмигрантов в полосе отчуждения контролировало Бюро. С приходом Советской Армии в Маньчжурию в августе 1945 г. деятельность Беженского комитета прекратилась.

Отступление в Китай разбитых белых армий обусловило наличие здесь большого количества военных организаций. Так, уже в 1920 г. в Харбине из остатков разбитого Оренбургского казачьего войска была создана «Рабочая артель», которая через два года была переименована в «Оренбургскую казачью дальневосточную станицу», ставшую первым белоказачьим объединением в Маньчжурии[153]. В 1924 г. были организованы еще 2 станицы: Амурская и «Оренбургская имени атамана Дутова», в 1926 – Енисейская станица. В 1931 г. из казачьей молодежи в Харбине была организована «Молодая имени атамана Семенова» казачья станица[154].

Многотысячное казачье население в Китае привело к образованию двух казачьих объединений в Маньчжурии и одного – Казачьего союза (КС) – в Шанхае. Первым из маньчжурских объединений был созданный в 1923 г. «Союз казаков на Дальнем Востоке и бывших членов Дальневосточной армии» (по другим данным возник в 1922 г.). Верховным вождем Союза стал «Главнокомандующий Российской Восточной Окраины и Походный Атаман Дальневосточных казачьих войск» генерал-лейтенант Г.М.Семенов. Начальником союза был утвержден генерал-лейтенант

А.П.Бакшеев, позже бывший начальником БРЭМ. Также в руководстве союза были генерал-майор А.И.Тирбах и начальник штаба союза есаул А.П.Эпов[155]. Однако, несмотря на обилие руководства и пышный титул главы союза, конкретная практическая деятельность его оказалась малозаметной. Вторым крупным казачьим объединением в Маньчжурии стал Восточный казачий союз, созданный в Харбине не позднее конца 1924 г.* Возглавил организацию полковник Е.П.Березовский, его заместителем стал И.Гамов**. Этот союз вошел в Казачий союз, созданный в Европе, принял его программу и имел там своего представителя - генерала Акулинина (Оренбургского казачьего войска[156]). В состав Восточного казачьего союза вошли представители Сибирского, Оренбургского, Амурского, Енисейского, Уссурийского войск[157]. В полосе отчуждения не было объединений «Семиреков и Иркутян», хотя отдельные казаки и даже группы этих войск жили на линии. Представители Донского, Терского, Астраханского и Уральского казачества также не входили в Восточный казачий союз[158]. Одним из активных членов был генерал И.Ф.Шильников, сыгравший большую роль в объединении казаков полосы отчуждения и особенно активно действовавший во время советско-китайского конфликта 1929 г.[159] По справедливому мнению Правления КС в Шанхае, Восточному казачьему союзу не удалось проявить себя в должной мере в 1920-е гг., так как его деятельность «при китайской власти и советском влиянии протекала весьма сдержанно, приходилось работать почти скрываясь»[160]. Однако накануне конфликта 1929 г. и все 30-е гг. XX в. деятельность военных белых организаций, в Маньчжурии, в том числе и казачьих, была очень активной, о чем речь пойдет ниже.

Самая известная и мощная антисоветская эмигрантская военная организация - Российский общевоинский союз (РОВС). В 1920-30-е гг. РОВС развернул свои отделы и отделения во многих странах Европы и США, а в 1928 г. был создан дальневосточный отдел РОВС, организации которого имелись в Дайрене, Мукдене,

---

* Представитель этой организации уже делал доклад об организации и деятельности своего объединения 5 апреля 1925 г. в Шанхае на Правлении Казачьего союза.

** Видимо, эсер И.М.Гамов, атаман Амурского казачьего войска, который организовал 6-12 марта 1918 г. мятеж в Благовещенске, после чего скрылся в Харбине.

Харбине, Тяньцзине, Шанхае. Дальневосточный отдел РОВС возглавляли М.В.Ханжин и М.К.Дитерихс, активными членами были генералы А.Г.Сычев, И.Ф.Шильников, В.А.Кислицын, В.В.Рычков и др.[161] Одной из важнейших задач деятельности дальневосточных отделений РОВС была работа по военно-патриотическому воспитанию молодежи: обучение юношей военному делу, чтение лекций по русской и военной истории, организация кружков по военным специальностям и т. п. Основная деятельность дальневосточных отделений РОВС развернулась во время советско-китайского конфликта 1929 г. и после японской оккупации Маньчжурии в 1930-е гг.

В Маньчжурии существовало множество различных организаций крайнего антисоветского толка. Так, еще в 1921 г. на территории ДВР был создан Дальневосточный союз русских журналистов. В Маньчжурии союз объединился с обществом «Русское патриотическое и славянское братство», а позднее это объединение превратилось в филиал «Братства русской правды» – монархической организации, объединявшей наиболее черносотенные элементы русской эмиграции и ставившей своей задачей борьбу с советской властью путем диверсий.

Особенно активной в антисоветской деятельности была созданная в Харбине в феврале 1924 г. организация «национально мыслящей молодежи» – «Союз мушкетеров», основная цель которой сводилась к «свержению советского правительства и установлению законной национальной власти на территории России»[162]. В юбилейном докладе, сделанном руководителем Союза Л.Вашутой, отмечались следующие достижения «мушкетеров» в «борьбе с III Интернационалом»: вражда с харбинским комсомолом – «когда красный хам был нами бит и бит нещадно»; участие старших мушкетеров в отряде К.П.Нечаева во время советско-китайского конфликта 1929 г. Правда, в 1931 г. гиринские власти под давлением советского консульства запретили деятельность мушкетеров, вследствие чего «работа Союза приняла конспиративный характер». После прихода японцев «Союз мушкетеров» очень оживился и окреп: к 1937 г. он состоял уже из 20 отрядов и 8 звеньев[163].

Большую помощь в адаптации русских беженцев в Маньчжурии сыграли профессиональные, сословно-корпоративные, научные, литературно-художественные и т. п. объединения. Так, в Китае оказалось немало представителей научной и вузовской

интеллигенции. (По некоторым данным, российская научная диаспора составляла около 30–35 % от общего числа эмигрантов)[164]. В процессе социализации деятелей науки очень важную помощь оказали созданные на КВЖД еще во времена «счастливой Хорватии» научные и просветительские общества - Общество русских ориенталистов (ОРО) и Маньчжурское сельскохозяйственное общество (МСХО); и более поздние: Общество изучения Маньчжурского края (ОИМК); уже упоминавшийся ДальОРОВУЗ; Русская академическая группа (РАГ) в Харбине и др. Среди эмигрантских научных организаций вне пределов ОРВП можно назвать Китаеведческое общество (Пекине, 1924); Общество изучения Китая (Тяньцзинь, 1935); Русское военно-научное общество «Армия и флот» в Шанхае[165].

В Китае существовало множество различных творческих эмигрантских коллективов и объединений, способствовавших насыщенной и духовно богатой культурной жизни «белых русских» в Китае, однако речь об этом пойдет ниже.

Дальневосточная эмиграция, являясь составной частью послеоктябрьского зарубежья России, имела много общего с российской эмиграцией в Европе. Также как и на Западе, белые русские в Маньчжурии создавали различные политические и военные организации, многочисленные комитеты, фонды, благотворительные общества, которые должны были облегчить процесс адаптации эмигрантов в Китае. В то же время, уже в 1920-е гг. отчетливо проявилась одна из характерных особенностей российской эмиграции на Дальнем Востоке: наличие здесь большого числа военных (особенно казачьих) организаций, ставивших своей целью активную борьбу с советской властью.

3.2.2. Российская эмиграция в Шанхае

Шанхай был вторым после Харбина по численности и значению центром восточной эмиграции в Китае[166]. В начале 20-х гг. XX в. этот город - главный порт Китая с населением в 1,5 млн человек. По мнению известного английского историка Стивена Смита город представлял собой «бастион гибридной культуры - частично урбанистической, частично крестьянской, частично западной, частично китайской»[167]. До 1917 г. в Шанхае проживало незначительное число российских подданных: в 1900 г. - 47, а в 1915 г. - 361 человек. В 1917–1918 гг. их было уже более 1 тыс. человек[168]. Как и в Маньчжурию, основной поток беженцев хлы-

нул в Шанхай с окончанием гражданской войны на Дальнем Востоке. В 1923 г. русское население Шанхая составляли примерно 6 тыс. человек[169]. Однако Шанхай принимал русских эмигрантов и позже. Вторая партия русских эмигрантов прибыла в Шанхай летом 1925 г., после перехода КВЖД в советско-китайское управление. Затем белые русские появились в городе вследствие советско-китайского конфликта на КВЖД в 1929 г. Всего к весне 1930 г. в Шанхае было 13 500 российских эмигрантов[170]. К 1937 г. это число – в результате их бегства из Маньчжурии от притеснений японцев – увеличилось до 26–27 тыс. человек[171].

Известный шанхайский журналист-эмигрант Н.Лидин подчеркивал, что в Шанхае «русская речь звучит почти повсеместно... Русские основательно вросли в шанхайскую жизнь... Русью сильно пахнет на французской концессии, которая по облику больше русская резиденция»[172]. Эту особенность подчеркивает и китайский автор Ван Чжичэн: «Центр проживания русских эмигрантов – Авеню Жоффр – начал приобретать типичный славянский колорит. Авеню Жоффр и прилегающие районы вскоре прозвали “Санкт-Петербург Востока”»[173]. Характерная черта эмигрантской колонии в Шанхае – большое число казаков (офицеров и рядовых). В 1926 г. глава Восточного казачьего союза Е.П.Березовский сообщал в Париж: «В пределы Китая эмигрировали не только казачьи войска Дальнего Востока, как Забайкальское, Амурское или Уссурийское со своими войсковыми атаманами и правительствами; но и казачьи войска Средней Сибири – Иркутское, Енисейское; Западной Сибири и Средней Азии – Сибирское, Семиреченское, Оренбургское и Уральское. Во всех этих войсках вместе со строевыми частями и беженской массой эмигрировали и их войсковые атаманы и войсковые правительства»[174].

Прямо из Владивостока в Шанхай прибыла Урало-Егерская группа генерала Д.А.Лебедева. Отдельные казаки и небольшие группы прибыли в Шанхай в составе частей Дальневосточной армии, отступавших с генералом М.К.Дитерихсом из Приморья в Гиринскую провинцию Китая, а также в составе «Сибирской казачьей группы» (1 казачьего корпуса) генерала В.А.Бородина, распылившейся впоследствии по Китаю. Много казаков этой группы осело в полосе отчуждения КВЖД, часть – в Шанхае[175].

Появление в Шанхае казаков-забайкальцев, прибывших сюда в составе флотилии адмирала Г.К.Старка, по мнению Ван Чжичэна, вообще «произвело фурор во всем городе»[176]. В октябре

1922 г. адмирал Старк – командующий тихоокеанской флотилией – увел 27 судов русской Тихоокеанской эскадры и Добровольного флота в корейский порт Гензан (Вонсан). В конце ноября 1922 г. эскадра в составе 16 кораблей покинула Гензан и 5 декабря 1922 г. вошла в морской порт Шанхая – Вузунг. В Гензане остались 11 судов, в том числе корабли Добровольного флота «Монгугай», «Защитник», «Эльдорадо», «Охотск», «Пушкарь». Как указывает Г.В.Мелихов, эта группа русских людей, так неожиданно оказавшаяся в Шанхае (бедствовавшая, безработная, бездомная) явилась занозой в теле этого процветавшего международного города. Русских не хотели признавать и вообще видеть на сеттльменте[177]. К тому же, советское правительство (8, 9, 22 ноября 1922 г.) и правительство ДВР (17 ноября) заявили ноты протеста китайскому правительству, в которых потребовали не принимать в китайских водах эти корабли и способствовать передаче их советским представителям. 14 декабря 1922 г. Президиум ВЦИК декретом предписал адмиралу Г.К.Старку «возвратиться вместе с уведенными судами в российские воды и добровольно сдать Советскому правительству военные суда, военное и прочее имущество, принадлежащее РСФСР». Всем экипажам судов в случае их возвращения была обещана полная амнистия и «освобождение от наказания за вооруженную борьбу против Советской России»[178]. В ответ на это 10 января 1923 г. адмирал Старк увел флотилию (11 кораблей) из Шанхая в Манилу, где приступил к распродаже судов. А оставшиеся в Корее «Монгугай», «Защитник», «Охотск» и «Эльдорадо» в июле 1923 г. вышли в Шанхай. На них-то и прибыла в Китай 14 сентября 1923 г. Дальневосточная казачья группа под командованием генерала Ф.Л.Глебова. Советское правительство долгие годы безуспешно пыталось воздействовать на китайские власти с целью возвращения этих судов, но безуспешно.

Однако обращения советского правительства неожиданно получили отклик в среде самого казачества, что проявилось в истории раскола команды парохода «Монгугай», известной еще как «анисимовский бунт». Начальником десанта «Монгугая» был генерал Николай Семенович Анисимов, избранный после смерти атамана Дутова группой харбинских оренбуржцев заместителем войскового атамана, а затем признанный всеми оренбургскими казаками на Дальнем Востоке. Его всемерно поддерживал Г.М.Семенов, который даже вывел часть дальневосточной казачьей группы из подчинения генерала Ф.Л.Глебова и переподчинил ее гене-

ралу Н.С.Анисимову. Уже в Шанхае Анисимов отправил большую часть команды «Монгугая» (около 300 человек) на берег, а сам с группой казаков заявил о переходе на сторону советской власти. В начале апреля 1925 г. перед уходом во Владивосток генерал на «Монгугае» затеял бой с военным транспортом «Охотск» (на нем было ранено два человека[179]). Эта акция Н.С.Анисимова серьезно подорвала авторитет атамана Семенова, который пытался опровергнуть известия о переходе Анисимова на сторону большевиков. К тому же она по сути привела к прекращению деятельности «Совета Войсковых Атаманов», широко задуманного в Шанхае при «ближайшем участии Анисимова»[180]. 5 апреля 1925 г. генерал Анисимов и 240 казаков отплыли из Шанхая в СССР. Вся эта история обнажила как серьезные противоречия в среде военного руководства дальневосточной эмиграции, так и разочарование в «белой идее» ряда ее прежних защитников.

Русские эмигранты в Шанхае с самого начала переживали тяжелые времена – ведь здесь не было того уклада привычной русской жизни, как в Харбине и в полосе отчуждения КВЖД. Сложным было внутриполитическое положение Китая – в Шанхае более, чем в Харбине, сказывалось воздействие гражданской войны в стране. Отрицательное воздействие оказывали также действия советских агентов в эмигрантской среде, постоянные интриги и склоки между руководителями эмигрантских организаций.

Как и в Маньчжурии, шанхайские эмигранты в целях облегчения процесса адаптации создавали всевозможные объединения, наиболее организованными и влиятельными из которых были: Казачий союз в Шанхае; Комитет защиты прав и интересов русских в Шанхае; «Православное братство».

Инициаторами создания казачьей организации в Шанхае выступили генерал-лейтенант Ф.Л.Глебов, полковник А.Г.Грызов* и И.Н.Шендриков. Казачий союз был создан в марте–апреле 1925 г.: с 18 марта по 12 апреля состоялось 4 собрания видных казачьих деятелей, на которых были приняты решения о создании союза, обсуждены устав, установлены учредители, сформировано Правление. Председателем Правления Казачьего союза был избран И.Н.Шендриков, секретарем полковник А.Г.Грызов, членами Правления: генерал-майор П.П.Оглоблин, генерал-майор М.И.Афанасьев, генерал-майор В.А.Бородин, Г.К.Бологов и др.[181]

---

* Отец известного в дальневосточной эмиграции поэта Ачаира.

Целью Казачьего союза провозглашалось «объединение находящихся в Шанхае всех казачьих войск для взаимной духовной и материальной поддержки, для сохранения казачьего единства и исторически сложившихся быта и традиций казачества и закрепления их при будущем строительстве России»[182]. Членами КС могли быть казачьи станицы, хутора и группы, отдельные казаки и казачки, но ни в коем случае казачьи организации, поддерживающие Советскую власть. В этот период в Союз вошли: Амурская графа Муравьева-Амурского станица, Корниловская станица Сибирского Казачьего войска, Забайкальская и Семиреченская станицы, группа оренбургских казаков. В ноябре 1925 г. в состав КС входили 245 человек. Позже в Союз вошли Иркутская, Енисейская, Уссурийская и Донская станицы[183].

Деятельность КС сводилась к устройству казаков на работу, созданию кассы взаимопомощи, общежития, бюро труда, торговых предприятий, учреждению школ и клубов, организации лекций и т. д. Материальные средства составлялись из добровольных пожертвований, взносов и ссуд, поступлений от коммерческих предприятий Союза, сборов с лекций, концертов и т. п. Строжайшим образом были запрещены «сношения с советскими организациями»[184]. КС поддерживал тесные связи с Казачьим союзом в Париже и в Белграде. Программа КС в Париже была принята за основу программы шанхайских казаков, хотя существовали и определенные различия. Во-первых, шанхайские казачьи лидеры считали, что «если хозяин земли русской – народ ея, то он установит и форму правления в России... А потому в программе нет надобности предуказывать народу, как должно быть построено будущее управление страной его»[185]. Во-вторых, поскольку в парижской программе нет обозначения способов и средств освобождения России, то их необходимо определить Цель Казачьего союза поэтому – «полное и всемерное содействие и участие казачества в борьбе русского народа с III Интернационалом и его представителями в России»[186]. Что касается острейшего для всего российского зарубежья вопроса – проблемы престолонаследия*, то КС в Шанхае занял довольно оригинальную позицию: «казаки – не правые монархисты, не левые либе-

---

* В российской эмиграции шла ожесточенная борьба между двумя основными претендентами на царский престол – великим князем Николаем Николаевичем и великим князем Кириллом Владимировичем.

ралы, великий князь Николай Николаевич - Верховный Главнокомандующий, император - великий князь Кирилл Владимирович»[187]. Высшим казачьим образованием Союз в Шанхае признавал Казачий союз в Париже во главе с Советом Дона, Кубани и Терека, а генерала Миллера, который стал во главе РОВС после похищения советской разведкой прежнего председателя генерала Кутепова в январе 1930 г., начальником всех эмигрантских военных организаций[188].

Декретом от 23 сентября 1920 г. российские консульства в Китае были закрыты, но представительство в Шанхае и его глава В.Ф.Гроссе продолжали выполнять консульские функции - теперь уже под названием «Бюро по русским делам в Шанхае». Однако и Бюро было закрыто 27 июля 1924 г. - в связи с открытием в Шанхае советского консульства[189]. Правовое положение российских граждан, не признавших советскую власть, оказалось весьма неопределенным, поэтому местные эмигрантские организации решили образовать Комитет защиты прав и интересов русских в Шанхае. Инициатором его создания был В.Ф.Гроссе, действовавший весьма оперативно. Как указывает А.С.Ипатова, 15 июня 1924 г., две недели спустя после подписания советско-китайского соглашения, он созвал представителей уже образованных в Шанхае русских общественных организаций. Было принято решение о создании такого комитета при строгом и безоговорочном подчинении его главе Российской Дальневосточной эмиграции генералу Д.Л.Хорвату[190]. В Комитет вошло 9 объединений русских эмигрантов:

1. Союз служивших в Российских армии и флоте (председатель генерал-лейтенант К.Ф.Вальтер);

2. Русское благотворительное общество в Шанхае (председатель В.Ф.Гроссе);

3. Русское Православное богоявленское братство* (председатель доктор Д.И.Казаков);

---

* По мнению исследователя Г.З.Иоффе, Братство было организацией фашистского толка (*Иоффе Г.З.* Указ. соч. С. 303). Эту точку зрения не разделяет А.С.Ипатова, считающая, что в «основу деятельности Братства была положена религиозно-нравственная проповедь морали, воспитание и укрепление национальных качеств перед реальной угрозой денационализации русских людей, попавших в совершенно иной цивилизационный мир» (см. подр.: *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Шанхае. С. 183-184).

4. Дальне-Восточная казачья группа (командир генерал-лейтенант Ф.Л.Глебов);

5. Казачий Союз в Шанхае (председатель И.Н.Шендриков);

6. Урало-Сибирское трудовое общество (директор генерал-майор Д.А.Лебедев);

7. Русский студенческий союз в Шанхае (председатель Н.Н.Маврицкий);

8. Шанхайский союз русских торговцев (председатель А.П.Крюков);

9. Объединенный комитет национальных организаций Приморья.

Представитель от монархических организаций Домрачев в состав Комитета входить отказался[191]. Председателем Комитета был избран бывший российский консул в Шанхае В.Ф.Гроссе, его заместителем - бывший вице-консул Н.А.Иванов. Задачи Комитета сводились к объединению русских эмигрантов, защите их прав и интересов, улучшению их «политически-социального положения»[192]. Материальные средства складывались из ежемесячных взносов от каждой организации-члена Комитета, благотворительных сумм, доходов от концертов, лекций, вечеров и т. п. Члены Комитета пытались также воспользоваться дореволюционными посольскими и консульскими вкладами в китайских банках, но безуспешно[193].

В подавляющем большинстве материальное положение российских эмигрантов в Шанхае было очень тяжелым. Ван Чжичэн отмечает, что наиболее трудный период в жизни российских эмигрантов продолжался с конца 1922 г. до лета 1925 г. Безработные составляли больше половины от общего числа белых русских в Шанхае[194]. Исследователь Г.В.Мелихов вообще считает, что преобладание в среде российских беженцев в Шанхае в 1920-е гг. военных осложняло процесс их адаптации в связи с конкуренцией со стороны местных жителей города[195]. Серьезным препятствием на пути успешной адаптации был и труднопреодолимый языковой барьер. Лишь единицы из эмигрантов могли объясняться по-китайски, но на пекинском (мандаринском) диалекте, а здесь господствовал шанхайский диалект, сильно отличавшийся от разговорного пекинского. Из иностранных языков доминировал английский, который далеко не все эмигранты знали. Многие из них владели французским, а также немецким, имевшим в иностранном Шанхае ограниченное распространение[196].

Сравнительно небольшое число владевших иностранными языками работали в различных фирмах: чаще в английских, американских, французских, реже – в японских и немецких. Для русских условия оплаты труда были ниже, чем для других иностранцев. В те годы в Шанхае сохранялся устойчивый спрос на специалистов, получивших западное образование, но к российским эмигрантам отношение сначала было настороженное, им еще предстояло делом доказать свой профессионализм. Белые эмигранты в таких фирмах занимали «промежуточное положение между иностранным и туземным штатом»[197]. Должности они получали самые разные: от ночного сторожа, надсмотрщика, контролера до инженера, заведующего отделом, управляющего фирмой (последних было всего 20–30 человек). Наиболее престижной считалась служба в обоих шанхайских муниципалитетах. Муниципальные служащие считались эмигрантской трудовой аристократией, основную же массу русских в Шанхае составляли чернорабочие на стройках, концессиях, выгрузке товаров, сторожа, прислуга, маляры, переплетчики, шоферы. Некоторые русские пытались прожить за счет торговли в разнос (часами, ювелирными изделиями, парфюмерией и т. п.). Такие люди, часто рискуя здоровьем и самой жизнью, торговали в отдаленных провинциях Китая и «проникали в самые глухие места, где не бывало ноги белого иностранца»[198]. Всего в середине 20-х гг. XX в. в Шанхае жили 45 владельцев торгово-промышленных предприятий и 111 торговцев-разносчиков[199]. Наиболее активные, сохранившие средства эмигранты старались не задерживаться в Шанхае – уезжали в США, Канаду, Австралию[200].

Особенно тяжелым было положение русских женщин в Шанхае, где «всегда был отправной пункт торговли белыми рабынями. Отсюда их отправляют в Макао, Сурбай, на Яву, в Банкок, Сингапур, в порты Индии, Египет, Турцию и даже Европу»[201]. По поводу ужасающей ситуации, в которой оказались эмигрантки, был даже направлен специальный меморандум в Лигу Наций[202]*.

Поэтому одной из основных функций Комитета защиты прав и интересов русских в Шанхае стало трудоустройство русских людей. В начале июня 1925 г., когда в Шанхае вспыхнула забастовка китайских рабочих и служащих, иностранные учреждения обратились в Комитет с просьбами «о снабжении их бла-

---

* Об этом подробнее см.: *Ван Чжичэн*. Указ. соч. С. 332–344.

гополучными в политическом отношении рабочими». Поскольку Комитет считал «необходимым помочь иностранцам бороться с забастовкой, инспирированной и всячески разжигаемой представителями 3-его Интернационала», то «в спешном порядке» было организовано Бюро труда. Это Бюро удовлетворяло поступающие заявки на рабочих от различных организаций, строго проверяя эмигрантов – «для избежания проникновения в кадры рабочих агентов советской власти». Из 970 человек, получивших работу во время забастовки, 500 человек после ее окончания сохранили свои рабочие места[203]. Подобная практика имела место и в дальнейшем: в Харбине, Ханькоу, Тяньцзине, Пекине, даже в Гонконге, на места бастующих китайцев сразу же принимали белых русских[204].

Помимо подобных экстремальных ситуаций Комитет представлял работу и в обычном порядке – отдельным лицам или группам (например, Трудовой казачьей артели), взимая в свою пользу 2 % от заработанной суммы. Неизменным всегда оставалось одно: строгий контроль за тем, чтобы лицо, получавшее работу, не состояло «в партии большевиков-коммунистов и советском гражданстве». От приезжавших на заработки в Шанхай из Северной Маньчжурии даже требовалось специальное удостоверение по этому поводу «от известных антибольшевистских организаций»[205].

В 1929 г. Комитет защиты прав и интересов русских в Шанхае был преобразован в Русскую национальную общину Шанхая. Свои задачи община определила как объединение российских эмигрантов, не признающих советскую власть в России, защита их прав и интересов, улучшение материального положения, сохранение и поддержание русской культуры и национальной идеи в эмигрантской среде. Старшиной Общины был избран Н.Ю.Фомин, затем к концу 1929 г. на общем собрании был избран Совет Общины из наиболее видных представителей русской колонии в Шанхае. Было образовано бюро труда, где велась регистрация безработных и подыскивались для них рабочие места. Община помогала российским эмигрантам с регистрацией и получением паспортов, оказывала материальную помощь нуждавшимся. По мнению А.С.Ипатовой, Община претендовала на роль общественного национального центра российской эмиграции в Шанхае и всячески добивалась этого, продолжая конкуренцию с Эмигрантским комитетом[206].

Русский эмигрантский комитет был создан в 1926 г. и также основной задачей объявлял заботу о правовом и материальном положении русских в Шанхае. Немаловажную роль в соперничестве двух этих эмигрантских объединений играли личные амбиции отцов-руководителей российской колонии. В.Ф.Гроссе, основывая Русский эмигрантский комитет, по-прежнему был убежден, он и только он как бывший российский генконсул имеет право представлять интересы всей российской колонии в Шанхае[207].

Одним из характерных видов деятельности русских эмигрантов – бывших военных – была служба в международной полиции Шанхая. Еще в 1922 г. в составе Шанхайского волонтерского корпуса была сформирована Русская волонтерская рота. Позже – в 1926–1927 гг. – в связи с наступлением Кантонской армии муниципальные власти решили усилить полицию созданием русского отряда. В 1927 г. во французской концессии была организована русская «вспомогательная» рота численностью до 270 человек[208]. Создателями ее выступили генерал Ф.Л.Глебов и капитан I ранга Н.Ю.Фомин. В это время рота пополнялась за счет офицеров и молодежи из Харбина. Из «потерянных людей» генералу Глебову удалось создать прекрасную боеспособную часть, поражавшую иностранцев своей выправкой[209]. В 1932 г. Муниципальный совет пожаловал Русскому полку знамя – русский трехцветный флаг с вышитым золотым гербом Шанхая. Командиром полка в 1933 г. был Г.Г.Тиме[210]. В 1937 г. в англо-американском сеттльменте был полк русских под командованием полковника Иванова, состоявший из 4 рот (800 человек). Полк имел свои казармы, артиллерию, кавалерийский эскадрон[211].

Ван Чжичэн утверждает, что после нескольких тяжелых лет, примерно с конца 1920-х гг. положение российских эмигрантов в Шанхае стало улучшаться[212]. Представляется, что китайский исследователь несколько идеализирует ситуацию. Эмигрантская пресса, воспоминания Б.Суворина, Н.Ильиной, Л.Кравченко и др., архивные документы содержат массу свидетельств трудного существования белых русских в Шанхае. Об этом свидетельствует и статистика самоубийств. Так, только за три недели ноября 1928 г. «среди русских, служащих у богатых китайцев во французской концессии, покончило с собой 11 человек»[213].

Жизнь российской колонии в Шанхае (как и в Западной Европе) характеризовало не только большое количество объединений разнообразных политических оттенков, но и жестокая

борьба между ними: «кирилловцы» враждовали с «николаевцами», представители «областничества» боролись между собой, сторонники Хорвата соперничали с приверженцами Семенова т. д.[214] Часть общественных группировок (т. н. «аполитичные») объединилась вокруг Комитета защиты прав и интересов во главе с В.Ф.Гроссе (выступали, кстати, в поддержку прав на российский престол великого князя Кирилла Владимировича). Им противостояли организации, включившие в свои уставы пункт о борьбе с большевиками за возрождение России, а потому, получившие название «политических» – Казачий союз, Дальневосточная группа генерала Глебова, Союз служивших в российской армии и флоте генерала Вальтера[215]. Но враждовали между собой и военные: полковник Казаков (сторонник Семенова) – с генералом Глебовым; Шендриков и Глебов – с атаманом Семеновым[216]. Редактор шанхайской газеты «Россия» полковник Н.В.Колесников постоянно ссорился с председателем Казачьего союза Шендриковым, обвиняя того в «прежних социал-демократических увлечениях плехановского толка», развале Казачьего союза, публикациях в шанхайской газете «Русское эхо» (где Шендриков был редактором) оскорбительных статей о Николае II и вождях белого дела[217].

Существовали серьезные противоречия и в среде казачества. В 1927 г. из Казачьего союза вышел генерал П.П.Оглоблин (Иркутский войсковой атаман), создавший «Казачье объединение» в Шанхае. Это «Казачье объединение» вошло в созданное монархистом Домрачевым «Русское Зарубежное Патриотическое Объединение»[218].

Широкое распространение в среде белой эмиграции в Китае получили различные обвинения в адрес атамана Г.М.Семенова: в активном участии в «Анисимовском бунте» и в связях с большевиками. Газета «Россия» и еженедельник Высшего монархического совета вовсю распространяли слухи о работе Семенова «на Москву»[219].

Все эти дрязги, склоки, скандалы объясняются, видимо, не столько политическими разногласиями, сколько личными амбициями и претензиями на лидерство наиболее активных деятелей белой эмиграции в Шанхае. Председатель Казачьего союза Г.К.Бологов справедливо отмечал, что «в Шанхае масса интриг из-за желания отдельных лиц играть первую роль»[220].

Подобное поведение руководителей эмигрантских организаций значительно ослабляло эффект от их деятельности и приво-

дило к быстрому распаду этих объединений. Однако наличие подобных проблем, характерных и для европейского российского зарубежья, не помешало видным деятелям дальневосточной эмиграции поставить вопрос об объединении российских организаций в Китае.

3.2.3. Объединение дальневосточной эмиграции

«Местной особенностью» дальневосточной эмиграции известный исследователь Российского зарубежья Л.К.Шкаренков назвал предпринятую ею попытку объединить все русские организации в Китае под общим началом[221]. Ведущую роль в этом процессе играл Д.Л.Хорват, опиравшийся на поддержку многих организаций Дальнего Востока – Казачьего союза и Комитета защиты прав и интересов русских в Шанхае, Восточного казачьего союза и Русского национального объединения в Харбине и др.[222]. Особенно активно развернулась кампания по объединению российских эмигрантов под началом Хорвата в 1926–1928 гг. Надо отметить, что Хорват отличался незаурядными дипломатическими способностями, что позволяло ему не только достаточно успешно лавировать между соперничающими группировками, но и привлечь на свою сторону китайские власти и дипломатический корпус. Так, китайское правительство предложило генералу свое посредничество – через китайского посла в Париже в налаживании отношений с великим князем Николаем Николаевичем[223].

Как уже говорилось, в эмигрантских монархических кругах шла острая борьба двух течений – между сторонниками великого князя Николая Николаевича и великого князя Кирилла Владимировича. Большая часть дальневосточной эмиграции ориентировалась на первого, хотя имелись и немногочисленные «кирилловцы». Поэтому окружение Хорвата придавало большое значение официальному признанию генерала главой дальневосточной эмиграции со стороны великого князя Николая Николаевича. По этому поводу велась активная переписка руководителей дальневосточного зарубежья с Парижем: представителями крупнейших западноевропейских эмигрантских объединений и окружением великого князя Николая Николаевича. Эта деятельность быстро дала свои результаты: в начале 1927 г. великий князь Николай Николаевич назначил Хорвата официально главой белой эмиграции в Китае и поручил ему «ведение переговоров с китайским правительством и находящимися в Пекине представителями

иностранных государств по вопросам государственного порядка первостепенной важности, связанных с возможностью организации в пределах Дальнего Востока реальной борьбы за освобождение нашей многострадальной Родины от ига Советской власти»[224]. Признание Хорвата великим князем Николаем Николаевичем привлекло на его сторону часть колеблющейся эмигрантской массы, поэтому окружение генерала решило в 1928 г. провести общий съезд представителей всех русских организаций Дальнего Востока – с целью полного их объединения под флагом борьбы с советской властью. Для этого было решено собрать деньги «путем добровольного самооблажения всех имеющихся средств или заработков членов организации» и передать их в пользу Хорвата[225]. Однако из-за различных материальных сложностей и политических разногласий, съезд в это время так и не собрался. Полного признания дальневосточного зарубежья Д.Л.Хорвату получить не удалось. С одной стороны, часть эмиграции, прежде всего население полосы отчуждения, поддерживала бывшего Управляющего КВЖД, считая «ставку на генерала Хорвата – едва ли не последней»[226]. С другой стороны, серьезным противником в борьбе за роль главы дальневосточного зарубежья выступал атаман Семенов: враждебные отношения между обоими, начавшиеся еще в период гражданской войны, со временем только обострились. Против кандидатуры Хорвата на роль «объединителя» выступил и его бывший подчиненный по КВЖД, начальник Земельного отдела Н.Л.Гондатти, опиравшийся на «Русское национальное патриотическое объединение» и имевший серьезную поддержку в Харбине[227].

Вторая попытка объединения дальневосточной эмиграции была более успешной. В сентябре 1930 г. в Пекине было созвано Дальневосточное совещание, которое провозгласило создание «Дальневосточного объединения эмиграции» и утвердило 16 сентября «Положение о Дальневосточном объединении эмиграции». Деятельность новой эмигрантской организации включала два направления. Первое, официально объявленное, сводилось к «объединению Русских эмигрантов, неприемлющих советской власти, в целях защиты их прав и интересов, улучшения материального и правового положения, сохранению и поддержанию среди эмиграции основ Русской культуры и Русской Национальной идеологии»[228]. Вторым направлением была «подготовка борьбы за освобождение нашей Родины от власти коммунистов»[229]. Но

эта цель, по желанию руководителей Дальневосточного объединения, не была включена в «Положение» - для облегчения «сношения с местными административными властями»[230]. Объединение состояло из организаций и отдельных лиц. Главой Русской эмиграции на Дальнем Востоке* был утвержден Д.Л.Хорват, как ранее назначенный великим князем Николаем Николаевичем[231].

Для осуществления работы на местах Хорват назначил уполномоченных, а для выполнения специальных заданий - особо уполномоченных. Представители Хорвата имелись во всех городах Китая, где жили белые русские - Шанхае, Тяньцзине, Циндао, Харбине, Мукдене, Чанчуне, во всех населенных пунктах по линии КВЖД, даже на о. Ява (настоятель Русской православной церкви отец Николай Щербович-Вечер). Более того, Хорват даже назначил представителя «для сосредоточения в руках антибольшевистской работы в Якутской области» - якута Д.П.Винокурова[232]. Поэтому никак нельзя согласиться с точкой зрения А.А.Хисамутдинова, считающего, что «деятели белой идеи пытались создать в Китае единую организацию выходцев из России сразу же после окончания гражданской войны в Приморье, но тогда этому помешала междоусобная борьба между ними», и до создания БРЭМ таких попыток больше не предпринималось[233].

Дальневосточное совещание пришло к необходимости создать «Всезарубежное объединение русской эмиграции» и центральный орган для руководства им. Уже 24 сентября 1930 г. Хорват обратился ко всем значительным организациям в Европе и США с этой инициативой. Однако поддержки предложение генерала не получило. Заместитель председателя Русского национального комитета в Париже М.М.Федоров в декабре 1930 г. сообщил Хорвату, что «претворение в жизнь в Европе решения Дальневосточного совещания сейчас невозможно». Объясняя создание единого объединения на Дальнем Востоке отсутствием в регионе «видных лидеров левых течений», Федоров обвинил «левых в Европе» - П.Н.Милюкова, А.Ф.Керенского, П.Д.Авксентьева - в стремлении сохранить «водораздел между национальной частью эмиграции и левой общественностью»[234].

В первое время после объединения Хорват, видимо опять наслаждаясь ролью «управляющего», развернул бурную деятель-

---

* Так звучал официальный титул Хорвата (ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 1).

ность. Так, в качестве главы дальневосточной эмиграции он обратился в Лигу Наций, Международную Лигу борьбы с III Интернационалом, к дипломатическому корпусу в Пекине и китайскому правительству с просьбой потребовать от советских властей освобождения «всех насильственно увезенных русских» из Маньчжурии во время конфликта 1929 г. Результата его обращения не имели. Весной 1931 г. дипломатический корпус дал Хорвату официальный ответ, подписанный датским посланником Г. Кауффманном, в котором содержался отказ «решать вопрос о судьбе около 400 русских эмигрантов, проживавших на ст. Маньчжурия, Чжалайнор и в г. Хайлар и насильно увезенных на территорию СССР»[235]. В этом же году Хорват призвал всю эмиграцию в Китае «не продавать и не покупать товары советского производства... так как на них – кровь русского народа»[236].

Тем не менее, конкретных практических результатов деятельность Дальневосточного объединения по сути не дала. Судя по всему, объединение произошло формально. Когда в январе 1932 г. в Мукдене было вновь создано «Русское общество в Маньчжурии и Монголии», Хорват разразился бранью в адрес этой организации, так как в ее руководстве преобладали сторонники великого князя Кирилла Владимировича и атамана Семенова[237] (в том числе и писатель Вс.Иванов).

Можно привести и другие доказательства нежизнеспособности Дальневосточного объединения эмиграции. Так, сразу после совещания в Пекине в конце сентября 1930 г. в Маньчжурию приехал начальник дальневосточного отдела РОВС М.К.Дитерихс. По мнению советского консула в Харбине Б.Н.Мельникова, задача генерала заключалась в установлении регулярной связи с белыми отрядами на Западной линии КВЖД (И.А.Пешкова, И.И.Зыкова и др.); создании новых отрядов для направления на смежные территории СССР, сборе денег (в частности, через митрополита Мефодия и духовенство[238]). Дитерихс посетил Харбин, Мукден и Чанчунь, всюду провел совещания и личные встречи с видными военными руководителями эмиграции в ОРВП: Шильниковым, Бакшеевым, Гордзиловским, Савельевым и др. Дитерихс предложил разграничение и переподчинение белых организаций: военных РОВС, гражданских – Хорвату[239]. Подобные действия военных руководителей эмиграции сводили на нет только что достигнутое объединение. В Харбине после отъезда Дитерихса возникла вражда между В.И.Колокольниковым (Беженский

Комитет) и представителями РОВС (А.Г.Сычев, И.Ф.Шильников), а также близким к РОВС издателем газеты «Русское Слово» А.И.Коробовым. В письме к Хорвату от 21 октября 1930 г. Колокольников в весьма резких выражениях отзывался о приезде Дитерихса в Харбин и назвал деятельность «Дитерихса и Обще-Воинского Союза вредной для эмиграции и предательской... по отношению Дальневосточного объединения эмиграции»[240].

После провозглашения Маньчжоу-го русская эмиграция была поставлена под жесткий контроль японских властей, которые создавали новые эмигрантские объединения, полностью подчиняя жизнь белых русских в Маньчжурии собственным задачам. Так Дальневосточное объединение эмиграции, единственное объединение во всем Русском зарубежье, тихо сошло с исторической сцены.

3.3. Советско-китайский конфликт и российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1929–1931 гг.)

3.3.1. Советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г.

Обострение в 1929 г. конфликтной ситуации на КВЖД вплоть до вооруженного столкновения – закономерное следствие проводимой нанкинским правительством политики в отношении СССР. В этом сходятся как советские и российские, так и зарубежные авторы. Сон До Чжин убежден, что вооруженный советско-китайский конфликт на КВЖД явился прямым результатом практического осуществления китайскими властями курса на установление полного контроля над КВЖД. Этот курс, по мнению исследователя, особенно активизировался в конце 1928 – начале 1929 гг., когда правительство Чан Кайши стало применять тактику «революционной дипломатии» в отношении навязанных Китаю иностранными державами неравноправных договоров[241]. В общем антисоветском курсе гоминьдановского правительства захвату КВЖД отводилось центральное место. «Наши планы, направленные к тому, чтобы взять Китайско-Восточную железную дорогу в свои руки, не содержат в себе ничего необычного, — говорил Чан Кайши. — Мы хотим сначала взять в свои руки КВЖД, а потом приступить к обсуждению других вопросов»[242]. Отказ от соглашений 1924 г. облегчался для Нанкина и тем обстоятель-

ством, что в декабре 1928 г. Чжан Сюэлян признал верховенство гоминьдановского правительства.

Сигналом к новой волне провокаций в ОРВП послужил захват телефонной станции КВЖД. 22 декабря 1928 г. отряд харбинской полиции во главе с инспектором Главного радио-телефоно-телеграфного управления Цзэн Бином занял помещение телефонной станции КВЖД. Для оправдания этого акта произвола китайские власти ссылались на, якобы, принадлежность станции городу, на пункты городских правил о частных телеграфных предприятиях.

28 декабря заместитель наркома по иностранным делам СССР Л.М.Карахан вручил поверенному в делах Китая в СССР Ляо Шичуну ноту, в которой потребовал немедленного освобождения станции, так как «безусловное и несомненное право КВЖД на свою телефонную станцию и на ее эксплуатацию вытекает одинаково из точного текста Пекинского и Мукденского соглашений и контракта 1896 г., и из многолетней практики толкования и практического применения соответствующих договоров» [243]. Полное право КВЖД на телефонную станцию было подтверждено и в последнем соглашении от 20 июня 1927 г. - об организации телефонных сообщений[244].

По предложению советских членов правления вопрос о принадлежности телефонной станции обсуждался на заседаниях Правления 27 и 28 декабря 1928 г. Поскольку китайские члены Правления отклонили протест советской стороны, то 29 декабря было принято решение передать этот вопрос, согласно п. 11 Мукденского соглашения, на рассмотрение обоих правительств «для справедливого и дружественного разрешения»[245].

Дипломатический комиссар МИД Китая в Харбине Цай Юньшэн предложил советскому правительству обсудить этот вопрос в порядке непосредственных переговоров в Харбине и получил на это согласие. Однако дальнейшего развития эта инициатива не имела: как и неоднократно ранее, китайская сторона попросту проигнорировала желание СССР решить данный спорный вопрос путем переговоров[246]. А власти ОРВП продолжали оправдывать захват станции ее принадлежностью городу[247].

В китайской и европейской прессе стали активно распространяться сведения о якобы ведущихся советским правительством переговорах с Францией и США о продаже им КВЖД[248]. Карахан заявил, что слухи эти «фабрикуются в Токио или Лондоне... Японцы явно заинтересованы в поощрении дальнейшей

агрессии китайцев». В телеграмме полпреду СССР в Японии А.А.Трояновскому он разъяснил советскую позицию: «Наша политика в Маньчжурии по-прежнему сводится к недопущению обострения отношений с китайцами и к попыткам по всем спорным вопросам добиться приемлимого компромиссного решения»[249]. Этой позиции советское правительство придерживалось еще десять месяцев – до перехода Особой Дальневосточной армии Блюхера советско-китайской границы (17 ноября 1929 г.). Надо отметить, что срок это немалый, если учесть, что все эти месяцы китайская сторона допускала самые грубые нарушения советско-китайских соглашений и норм международного права. К фактам подобного произвола китайских властей относится и налет на советское генконсульство в Харбине в конце мая 1929 г.

27 мая около 14 часов в здание советского генконсульства в центре Харбина, по ул. Гиринской, внезапно ворвался отряд китайской полиции. Несмотря на протест консула Б.Н.Мельникова, полиция арестовала находившихся в здании посетителей и произвела обыск всех помещений, кроме кабинета Мельникова. Китайские и русские служащие харбинской полиции открыто забирали деньги и вещи, принадлежавшие консульству и сотрудникам. Против вице-консула Знаменского было даже применено физическое насилие. Все арестованные 39 человек – советские граждане, проживавшие в Маньчжурии, сотрудники Управления КВЖД и различных советских хозяйственных учреждений[250]. Никто из сотрудников консульства арестован не был.

28 мая полицейские власти ОРВП опубликовали официальное разъяснение происшедшего. По агентурным данным, полученным полицейским управлением, 27 мая в подвальном помещении генконсульства должно было проходить заседание «последователей III Интернационала с участием коммунистов, проживающих на восточной линии КВЖД». Для предотвращения этого мероприятия и задержания участников совещания как нарушивших статью Мукденского соглашения о запрете «коммунистической пропаганды» на линии был послан наряд полиции. Но участники совещания успели сжечь протоколы заседания и документы. Пепел – в печах и каминах – был сфотографирован, и эти материалы широко распубликованы в местной прессе. По утверждению полиции, в консульстве были найдены «документы с пропагандой», оружие и опий. Всего в собрании участвовали – 41 сотрудник консульства и 39 посторонних. Последние были

арестованы и доставлены в Полицейское управление[251]. Один из якобы обнаруженных документов – «Разговор по прямому проводу представителя Коминтерна в Харбине с Владивостоком-Москвой» – содержал разъяснение методов военной и террористической работы в Маньчжурии[252], причем был почему-то напечатан на машинке с буквой «ять». Надо отметить, что документ был сработан столь грубо, что представители иностранных консульств и большинство русских эмигрантов отнеслись к нему крайне скептически. Английская и японская пресса прямо назвали публикуемые китайскими газетами документы подлогом[253]. Но китайские власти были настроены весьма решительно. Только за опубликование харбинскими «Новостями дня» телеграммы из Мукдена, выражающей сомнение в подлинности документа, газета была закрыта[254].

Совершенно очевидно, что интерес Москвы к событиям в Китае был очень велик, в том числе и с точки зрения распространения идеологии коммунизма на Дальнем Востоке. Действительно, Советский Союз осуществлял значительную помощь Гоминьдану времен Сунь Ятсена и КПК. Однако в данном случае речь идет о грубой провокации, а не о реально существовавшем положении дел – о якобы ведущейся из советского консульства (а ранее посольства в Пекине) подрывной работе. Исследователь Р.А.Мировицкая считает, что налеты на советские учреждения в Китае совершались не для того, чтобы извлечь из сейфов такого рода документы (некоторые из «компрометирующих» СССР материалов были подлинными – о помощи китайскому национально-освободительному движению, в том числе и оружием). Тем не менее об этом было известно в мире, и потому такие документы не могли сами по себе представлять сенсацию. Одна из целей налета, по вполне обоснованному мнению Мировицкой, выдать за подлинные специально сфабрикованные документы о так называемом советском заговоре против Китая. 6 августа 1929 г. китайская миссия в Вашингтоне опубликовала меморандум о советской деятельности в Маньчжурии, в котором сообщалось, что Советский Союз готовил физическое уничтожение нанкинских лидеров, что были подготовлены склады взрывчатых и ядовитых веществ для захвата власти в Маньчжурии и т. п.[255]

Сразу же после налета товарищ председателя Правления КВЖД В.Г.Чиркин заявил протест главноначальствующему

ОРВП. 29 мая заведующий Дальневосточным отделом НКИД Козловский вручил ноту Поверенному в делах Китайской Республики в СССР Ся Вэйсуну. Но китайское правительство в телеграмме МИД от 31 мая 1929 г. отказалось признать справедливость протестов советского правительства, утверждая, что в консульстве происходило тайное собрание и даже с участием самого консула, а это – нарушение советско-китайских соглашений 1924 г.[256] Советская сторона продолжала возмущаться провокационными действиями властей ТВП. Нота заместителя наркома по иностранным делам СССР Л.М.Карахана от 31 мая 1929 г. была составлена в очень резких выражениях. Карахан указывал, что «беззаконный полицейский налет на генконсульство СССР в Харбине произошел после длительной подготовки в форме провокационной кампании, поднятой против Советского Союза... и нашедшей себе выражение не только в безответственных выходках в прессе, но и в клеветнических выступлениях официальных и полуофициальных лиц и учреждений Национального правительства»[257]. Советский дипломат напомнил о предшествовавших обыску совконсульства насильственных действиях китайских властей против советских учреждений и граждан, начиная с налета на посольство СССР в Пекине до убийства советских людей в Кантоне в декабре 1927 г. Поэтому советское правительство более не считало себя связанным нормами международного права в отношении китайского представительства в Москве и китайских консульств на советской территории. Однако как нанкинское, так и мукденское правительства остались глухи к предупреждениям советского руководства. Репрессии в отношении советских людей в Маньчжурии приобретали все более жесткий характер.

10 июля 1929 г. харбинская полиция заняла центральный телеграф КВЖД, произвела обыски ряда квартир советских граждан и арестовала 9 ответственных советских сотрудников дороги[258]. Затем китайские власти закрыли отделения Госторга, Текстильсиндиката, Нефтесиндиката и Совторгфлота. Председатель Правления КВЖД Люй Жунхуан отстранил от должности управляющего дорогой А.И.Емшанова и его помощника. Также были уволены советские сотрудники – начальники основных служб дороги, на их должности назначены бывшие сотрудники аппарата Б.В.Остроумова – из русских эмигрантов. Таким образом китайские власти практически захватили КВЖД, по сути анну-

лировав Пекинское и Мукденское соглашения. Теперь они единственные распоряжались дорогой, ни о каком совместном управлении не могло быть и речи.

По всей линии китайская полиция производила обыски и аресты совслужащих (всего было арестовано более 200 человек); закрывала профсоюзные и кооперативные организации рабочих-железнодорожников. Около 60 советских граждан, в том числе Емшанов и Эйсмонт, были высланы в середине июля в СССР[259]. Управляющим дорогой был назначен член Правления инженер Фань Цигуань[260].

13 июля советское правительство выступило с очередной нотой, в которой Советский Союз опять предлагал решить все спорные вопросы путем созыва советско-китайской конференции, причем китайские власти должны были немедленно отменить все незаконные распоряжения в отношении КВЖД, освободить всех арестованных совграждан и прекратить все преследования советских организаций[261]. Эти требования оставались неизменными на протяжении всего конфликта – до подписания Хабаровского протокола. Тогда же в первый раз советская сторона потребовала от китайского правительства отвести сосредоточенные у советской границы и приведенные в боевую готовность маньчжурские войска и белогвардейские отряды[262].

Однако китайские правящие круги, как в Нанкине, так и в Мукдене, не собирались отступать. Исследователь Сон До Чжин приводит убедительный анализ причин, по которым китайские власти пошли на конфликт с СССР. Первой из них было общее для Чан Кайши и Чжан Сюэляна заблуждение относительно готовности СССР использовать силу для защиты своих интересов. Другим фактором было их стремление с помощью захвата КВЖД укрепить свое внутреннее и международное положение. Успешный для нанкинского правительства исход конфликта с СССР давал основания активизировать усилия по аннулированию неравноправных для Китая международных соглашений, добиться своего международного признания. Для Чан Кайши акция на КВЖД позволяла не допустить союза Чжан Сюэляна с Фэн Юйсяном и ослабить правителя Маньчжурии, поставив его в зависимость от нанкинского правительства. Чжан Сюэлян в случае победы в конфликте стал бы более независимым от Чан Кайши, что повысило бы его политический авторитет в Китае[263]. Однако жесткая позиция китайских властей весной-летом 1929 г. объяснялась не

только указанными выше обстоятельствами. Нанкин и Мукден хотели, с одной стороны, уничтожить соглашения 1924 г. и единолично управлять КВЖД, с другой - получили поддержку со стороны ряда государств (прежде всего, США, Англии и Франции). Так, в июне 1929 г. китайское МИД пыталось выяснить мнение дипкорпуса о возможности занятия китайцами части территории советского посольства в Пекине. По мнению советского представителя И.И.Спильванека, китайцев в этом направлении подталкивали японцы[264]. Многие высказывания западной прессы имели характер прямых подсказок для китайского руководства. В частности, ряд иностранных публикаций содержали уже готовые формулировки для оправдания насильственных действий китайской стороны (например, требование немедленного согласия СССР на выкуп дороги Китаем); или гарантировали китайцам неприменение Советским Союзом ответных силовых действий, т. к. последний был участником пакта Бриана - Келлога[265].

15 июля Чан Кайши выступил на заседании ЦИК Гоминьдана с программной речью, полностью направленной против СССР. Всю вину за ухудшение советско-китайских отношений он пытался переложить на III Интернационал. «Цель нашей программы, — отметил Чан Кайши, — уничтожение неравноправных договоров», а «красный империализм является более опасным, чем белый»[266]. 17 июля советское правительство получило китайскую ноту, в которой содержались многословные утверждения о нарушении советскими гражданами (Управляющим дорогой и др.) соглашений 1924 г. Единственное более или менее конкретное обвинение - советские сотрудники ведут тайным путем коммунистическую пропаганду[267].

28 июля китайские газеты опубликовали антисоветские лозунги, выпущенные пекинским комитетом Гоминьдана: «Возвращение КВЖД - общенародное требование», «Не возвратим КВЖД - не сможем упразднить неравные договоры!» и т. п. С 10 октября в Нанкине отделом пропаганды Гоминьдана стала издаваться специальная газета КВЖД, в тенденциозном духе освещавшая отношения Китая с СССР. Гоминьдановские власти организовывали антисоветские «недели» и «митинги»[268].

Совершенно понятно стремление китайцев вернуть КВЖД, хотя никогда до советско-китайского соглашения 1924 г. на равных правах с Россией китайская сторона дорогой не распоряжалась. С точки зрения международного права решать вопрос о передаче

дороги советской стороной Китаю надо было на основании соответствующих статей Пекинского и Мукденского договоров, ведь не менее естественным было желание СССР (как правоприемника Российской империи в этом отношении) хоть сколько-нибудь компенсировать колоссальные материальные затраты на сооружение КВЖД.

Видя стойкое нежелание нанкинских властей мирным путем решить конфликт, советское правительство пошло на вынужденную меру – объявило в ноте от 17 июля 1929 г. о разрыве дипломатических отношений с нанкинским правительством. Все советские дипломатические, консульские и торговые представители, сотрудники администрации КВЖД были отозваны из Китая, а китайским дипломатам было предложено немедленно покинуть пределы СССР. Также было принято решение прекратить всякую железнодорожную связь между Китаем и СССР. В то же время союзное правительство заявляло, что оставляет за собой все права, вытекающие из Пекинского и Мукденского соглашений 1924 г.[269]

Подобное драматическое развитие событий в ОРВП не могло не привлечь внимания западных государств и Японии, имевших серьезные экономические и политические интересы в Маньчжурии. Большую активность и стремление вмешаться в ситуацию на КВЖД проявили, прежде всего, правительства Франции и США. Их позицию поддержал лондонский кабинет. Более сдержанно, скорее выжидая, были настроены Берлин и Токио.

Одним из первых попыталось вмешаться в советско-китайскую борьбу за КВЖД французское правительство. Так, уже 19 июля 1929 г. французский министр иностранных дел А.Бриан предложил полпреду СССР В.С.Довгалевскому посредничество Франции для урегулирования советско-китайского конфликта. Такое же предложение передал Карахану французский посол в Москве Эрбетт 21 июля. Однако советское правительство было категорически против участия в разрешении конфликта третьих стран. Но, не желая обострять и так не простые отношения с Францией, НКИД вышел из положения, отказавшись от переговоров с Китаем при посредничестве парижских дипломатов, «ввиду отказа китайских властей восстановить нарушенную ими правовую базу, представляющую необходимую предпосылку для соглашения согласно ноте советского правительства от 13 июля»[270].

Не остались в стороне и США. 25 июля американский госсекретарь Г.Л.Стимсон обратился к правительствам Англии, Фран-

ции, Италии, Японии и Германии с меморандумом, излагавшим план коллективного вмешательства этих держав в конфликт на КВЖД. Он предложил создать согласительную комиссию из представителей 6 великих держав с возложением на нее задачи изучить суть советско-китайского конфликта и выработать программу его урегулирования. Содержание плана Стимсона сводилось к следующему: во время расследования обе стороны обязаны не предпринимать никаких враждебных актов друг против друга; должно быть восстановлено регулярное движение по КВЖД. Интересы СССР и Китая на КВЖД должны быть ограждены путем назначения (с их согласия) видного гражданина нейтрального государства полным президентом и генеральным директором КВЖД, а 5 назначенных русскими и 5 – китайцами лиц (согласно Пекинскому соглашению 1924 г.) должны быть признаны в качестве директоров и потому остаться в этих должностях[271]. Как видно из этих предложений, американцы никак не хотели расстаться с идеей установления международного контроля над дорогой, и никакие прежние неудачные попытки не могли остудить их пыл.

Англия, Италия и Франция поддержали предложения правительства США. Япония и Германия отказались участвовать в намечаемых коллективных действиях. Премьер-министр Японии Хамагути в беседе с представителями печати заявил, что «лучшим способом урегулирования конфликта были бы непосредственные переговоры» и что «Япония не предполагает в настоящее время предпринимать какие-либо активные шаги или выступать в качестве посредника»[272] . Такая позиция Токио вполне логична и продиктована не только показным стремлением соблюдать букву межгосударственных соглашений (как советско-японских, так и советско-китайских), а прежде всего, собственными планами в отношении Маньчжурии и КВЖД.

Германский посол в Москве Г.Дирксен передал члену коллегии НКИД Б.С.Стомонякову информацию, полученную от немецкого посольства в Токио: «Япония занимает выжидательную позицию... Японская интервенция может произойти только в том случае, если конфликт захватит те области в Маньчжурии, в которых заинтересована Япония»[273].

Позиция Германии вначале была достаточно двойственной. Еще в июне–июле 1929 г. берлинский официальный орган МИД напечатал ряд статей, выдержанных в антисоветском духе и содержавших одобрение насильственных действий Китая в отно-

шении КВЖД[274]. Однако после резкого протеста НКИД подобные публикации были прекращены. Затем, после обращения Стимсона от 25 июля, начались тайные переговоры великих держав, в которых участвовала и Германия. Советское правительство, получив эту информацию, выразило возмущение подобным поведением немецкого кабинета, и сочло его нарушением советско-германского договора 1926 г. о ненападении и нейтралитете. 5 августа 1929 г. Б.С.Стомоняков заявил послу Дирксену, что «факт участия Германии в такой акции (переговоры по инициативе Стимсона. - *Н.А.*) является в высшей степени грозным фактом для советско-германских отношений»[275]. Правительство Германии, взвесив все «за» и «против», заняло определенную позицию - благоприятную для СССР. Ответ Берлина на предложение Стимсона гласил, что «при нынешнем положении следует предоставить вести непосредственные переговоры по всем спорным вопросам СССР и Китаю»[276]. После урегулирования советско-китайского конфликта правительство СССР выразило германскому кабинету признательность за эти шаги, предпринятые для защиты интересов СССР в Маньчжурии[277].

Москва негативно восприняла предложение Стимсона, расценив его как прямую попытку оказать влияние на советско-китайские отношения и ущемить позиции СССР на КВЖД. «Эти переговоры имеют в виду фактическую интернационализацию КВЖД с самым прямым и непосредственным ущербом для нас. Совершенно очевидно, что проект Стимсона своим острием направлен прежде всего против нас»[278], — подчеркнул в беседе с Дирксеном Стомоняков. Позиция СССР была неизменной - урегулирование конфликта только путем непосредственных переговоров на основе выполнения Китаем советских условий от 13 июля 1929 г. Но и США не собирались терять возможность опять вмешаться в дела КВЖД.

4 сентября 1929 г. выступлением американского советника по железнодорожным делам при нанкинском правительстве Джона Мантеля начался следующий этап вмешательства в дела КВЖД, на сей раз в финансовую деятельность дороги. В этот день советник дал интервью в Шэньяне корреспонденту агентства Юнайтед Пресс о результатах произведенного им по просьбе китайского министерства железных дорог обследования бухгалтерских книг Правления КВЖД. По его подсчетам, дорога являлась прибыльным предприятием, и должна была дать за 1925/1928 гг. 100 млн

кит. долларов чистой прибыли, но фактически принесла якобы только 43 млн кит. долларов дохода. Мантель обвинил советскую часть Правления КВЖД во «взяточничестве в значительных размерах»[279]. Установив связи с изгнанными с дороги эмигрантами, в частности с Б.В.Остроумовым, Мантель привлек их к управлению КВЖД. Мукденские и нанкинские власти пытались доказать, что после устранения советской администрации дорога станет более прибыльным предприятием[280].

6 сентября 1929 г. в Москве с опровержением выводов Мантеля выступил заместитель товарища председателя Правления КВЖД В.Г.Чиркин. Он сделал заявление московскому корреспонденту Юнайтед Пресс, что «выкладки Мантеля – результат заведомо недобросовестного оперирования цифрами»[281] и привел подлинные данные о доходах и расходах дороги за последние 4 года. В 1924 г. дорога имела задолженность в 13 млн зол. руб., в 1928 г. – доход в 64 874 982 зол. руб.; китайская сторона получила за 5 лет 48,5 млн руб. (не считая 20 млн руб. потерь советской стороны на курсе – из-за взимания тарифов не в полноценных серебряных долларах, а по распоряжению китайской администрации дороги в местной бумажной валюте). За 5 лет китайская сторона задолжала дороге более 20 млн. руб. по кредитованию китайских правительственных учреждений[282].

После опубликования опровержений, сделанных Чиркиным, Мантель вынужден был заявить корреспонденту «Норт Чайна Стар», что он, во-первых, не намеревался создавать впечатления, что на КВЖД практиковалось взяточничество; во-вторых, он располагал не книгами КВЖД, а только цифровыми данными, представленными ему Остроумовым[283]. Таким образом, ситуация повторилась: только теперь с подачи Остроумова советские работники были обвинены в недобросовестном отношении к делу, а не наоборот. Средства и методы борьбы с соперниками оставались неизменными. Не менялось ничего и в практике китайских властей.

После разрыва 17 июля 1929 г. дипломатических отношений между СССР и Китаем нанкинское и мукденское правительства продолжали ставшую уже традиционной дипломатическую игру вокруг КВЖД. В очередной раз китайские власти входили с предложением урегулировать какой-нибудь спорный вопрос путем двусторонних переговоров, а затем – или вовсе забывали о нем (как это было в 1925 г. в связи с советско-китайской конференцией, в январе 1929 г. – в ситуации с телеграфом КВЖД), или

так изменяли первоначальное содержание, что достижение согласия становилось невозможным.

Так, 22 июля 1929 г. комиссар по иностранным делам Цай Юньшэн от имени Мукденского правительства сделал генконсулу в Харбине Б.Н.Мельникову следующие предложения: 1) освобождение всех арестованных советских рабочих и служащих; 2) назначение правительством СССР новых управляющего КВЖД и его помощника; 3) созыв советско-китайской конференции, в кратчайший срок обязанной урегулировать конфликт[284]. Поскольку эти условия во многом соответствовали позиции СССР, изложенной в ноте от 13 июля, то «союзное правительство... не желая оставить неиспользованной и эту возможность урегулирования конфликта, пошло на уступку». 25 июля Мельников передал Цаю, что советское правительство ждет официальных предложений от Мукденского и Нанкинского правительства и требует признания, что «создавшееся после конфликта положение на КВЖД подлежит изменению в соответствии с Пекинским и Мукденским соглашениями 1924 г.»[285].

На самом деле оба китайских правительства вовсе не хотели разрешить ситуацию на КВЖД путем возвращения к соглашениям 1924 г. Китайский министр Ван Чжэнтин (Томас Ван) в беседе с советником германской миссии в Китае заявил, что «Китай ни в каком случае не согласится на восстановление статус-кво на КВЖД. Китай не вернет КВЖД, и речь может идти только о каком-то удовлетворении финансовых интересов СССР». Как отмечал немецкий дипломат, «в настроении нанкинского правительства заметен перелом, возвращение «драчливого настроения» под влиянием военных кругов, которые задаются целью окончательного изгнания большевиков с КВЖД... эта позиция военных поддерживается также влиятельными членами Гоминьдана»[286].

Именно поэтому Чжан Сюэлян уже 29 июля отказался от высказанных по его же поручению 22 июля предложений. Более того, вместо предложенной советским правительством формулы, что создавшееся положение на КВЖД подлежит исправлению в соответствии с Пекинским и Мукденским соглашениями, он выдвинул условия легализации положения, создавшегося в результате насильственного захвата дороги китайцами. Таким образом и эта, возникшая по инициативе китайской стороны попытка мирного разрешения конфликта была сорвана.

В беседе с министром иностранных дел Германии Штреземаном полпред Н.Н.Крестинский так сформулировал позицию СССР: «Мы только в том случае согласимся на созыв китайско-советской конференции, когда китайское правительство восстановит статус-кво, существовавший до произведенного в середине июля китайцами захвата КВЖД»[287]. Не рассчитывая на быстрое урегулирование ситуации на КВЖД, 1 августа 1929 г. Л.М.Карахан от имени советского правительства предупредил все иностранные государства, все учреждения и граждан, могущих иметь какие-либо дела с КВЖД о непризнании им «ни одной сделки, совершенной в отношении дороги китайскими властями и назначенным ими персоналом, и ни одного обязательства, принятого ими от имени этой дороги»[288]. 31 августа НКИД дал ответ на очередное – от 27 августа – предложение нанкинского правительства по урегулированию конфликта. Советское правительство соглашалось предложить кандидатуры новых управляющего и его помощника, хотя выдвинутые против прежних обвинения были надуманными. В свою очередь Москва потребовала назначить нового председателя Правления, так как теперешний, Люй Жунхуан, был непосредственно виноват в нарушении соглашений 1924 г.[289] Китайская сторона не ответила на предложение. По мнению заместителя наркома М.М.Литвинова, либо само нанкинское правительство не желало разрешения конфликта путем соглашения, либо этому мешали враждебные СССР внешние силы[290].

В конце лета 1929 г. советско-китайские отношения обострились до предела и были поставлены на грань войны. Ответственность за подобное развитие событий полностью может быть возложено на китайскую сторону: во-первых, сосредоточенные у советской границы китайские войска с августа по ноябрь 1929 г. совершали постоянные нападения и обстрелы советской территории, причем наиболее активное участие в этом принимали белогвардейские отряды. Во-вторых, китайские власти проводили жесткую репрессивную политику в отношении проживавших в Харбине и на линии советских граждан. Поставленный во главе КВЖД Фань Цигуань увольнял совграждан с КВЖД и выселял их с семьями из квартир. Всего в ОРВП было арестовано 1 683 человека, в том числе 80 женщин и 30 детей[291]. По сообщениям советских источников арестованные находились в концлагере в Сумбэо и содержались в ужасных условиях[292], хотя на фотографиях популярного на Дальнем Востоке эмигрантского

журнала «Рубеж» этот лагерь напоминает санаторий[293]. Германский консул в Харбине, представлявший после разрыва советско-китайских отношений права советских граждан, постоянно требовал от китайских властей улучшения условий содержания советских арестованных[294]. Несмотря на это, мукденская администрация позволяла полицейским не только избивать и подвергать пыткам арестованных, но и допускала казни советских граждан «без суда и следствия и самым варварским образом». Почти ежедневно в Харбине и на линии обнаруживали обезглавленные трупы советских людей. 24 сентября в Харбине было опубликовано официальное сообщение о расстреле в Цицикаре 3 советских железнодорожников «по приговору полевого суда, якобы повинных во вредительстве». А нанкинские власти продолжали отрицать репрессии против рабочих и служащих КВЖД, признав лишь факт заключения в китайских тюрьмах и концлагерях ряда советских граждан, якобы наносивших своими действиями ущерб КВЖД[295].

Все эти месяцы в тюрьме находились и арестованные во время налета на генконсульство в Харбине в мае 1929 г. 37 советских граждан. В начале октября против них был организован судебный процесс – с грубейшими нарушениями процедуры: в суд не были вызваны даже свидетели, были отклонены требования очных ставок с обвиняемыми, отсутствовали оригиналы обнаруженных в помещениях консульства «документов Коминтерна». Тем не менее, 15 октября последовало вынесение приговора, присуждающего обвиняемых к длительному тюремному заключению на различные сроки[296].

Важную роль в нагнетании антисоветской истерии сыграло руководство Гоминьдана, прежде всего, сам Чан Кайши. Он не возражал против использования «русской помощи» и советского опыта военного строительства как образца для создания армии, но был решительно против политики Советской России и даже заявил, что не видит «разницы между политикой царизма и политикой Советской России»[297].

20 июля 1929 г. Чан Кайши по телеграфу обратился к армии с призывом к борьбе против СССР. Через два дня нанкинские власти опубликовали заявление, в котором выступали за войну с Советским Союзом. Антисоветские провокации регулярных частей китайской армии приняли систематический характер: всего с июля до начала ноября 1929 г. было отмечено 245 обстрелов и

совершено 42 нападения на территорию СССР. В результате вооруженных столкновений 56 советских людей было убито и 118 ранено[298]. Многократные протесты советского правительства против нарушений границы и нападений на советскую территорию были оставлены китайцами без ответа. Это вынудило советское военное командование принять соответствующие меры. 6 августа 1929 г. все вооруженные силы, расположенные на Дальнем Востоке, были объединены в «Особую Дальневосточную армию» (ОДВА), командующим которой был назначен В.К.Блюхер*. В ночь на 17 ноября части ОДВА перешли границу с Китаем, 18 ноября был занят Чжанайлор, 20 ноября – г. Маньчжурия. В плен были взяты: командующий Северо-Западным фронтом генерал Лян Чжуцзян со своим штабом, около 250 офицеров и 9 тысяч солдат[299]. Результатом этих мер явился полный разгром во второй половине ноября 1929 г. белогвардейских и китайских войск. Последний эшелон с советскими бойцами вернулся из Маньчжурии в СССР в ночь на 25 декабря 1929 г.

3.3.2. Последствия советско-китайского конфликта 1929 г.

Несмотря на продолжительные попытки советской стороны уладить возникшие проблемы мирным путем, только военное вмешательство СССР позволило в конце концов разрешить конфликт. Корейский историк Сон До Чжин утверждает, что СССР пошел на силовой вариант разрешения проблемы КВЖД из-за «желания наказать Чан Кайши за его антикоммунизм и антисоветизм»[300]. Анализ дипломатических документов показывает, что СССР все же пытался на самом деле найти мирные средства для урегулирования конфликта. Главным для СССР было стремление сохранить и упрочить международный авторитет, восстановить деятельность КВЖД на принципах Пекинского и Мукденского соглашений, прекратить преследования советских граждан в Маньчжурии и военные выступления белогвардейских отрядов на советско-китайской границе.

Еще в конце октября 1929 г., поняв всю безысходность создавшегося положения и предвидя гораздо большие осложнения в будущем, Чжан Сюэлян попросил нанкинские власти ускорить урегулирование конфликта с СССР. Однако Чан Кайши надеялся

---

* В.К.Блюхер был награжден за командование ОДВА орденом Красной Звезды №1, утвержденным 1 апреля 1930 г.

на западную помощь и нормализовывать отношения с Советским Союзом не собирался. Только в 20-х числах ноября, когда китайская армия в Маньчжурии совсем утратила боеспособность, Нанкин, не получив конкретной поддержки Запада, вынужден был просить мира. 21 ноября сотрудники советского генконсульства в Харбине (Кокорин и Нечаев) были привезены китайскими властями на ст. Пограничная. Цай Юньшэн передал через них официальное заявление о полученных им от мукденских и нанкинских властей полномочиях для немедленного открытия переговоров по урегулированию конфликта. На следующий день представитель НКИД СССР в Хабаровске А.Симановский передал через Кокорина, вернувшегося в Харбин, письменный ответ с предварительными условиями советской стороны, при немедленном выполнении которых СССР был готов участвовать в советско-китайской конференции по урегулированию ситуации на КВЖД. Условия были прежние - изложенные в нотах советского правительства от 13 июля и 29 августа: официальное согласие китайской стороны на восстановление существовавшего до конфликта положения на КВЖД; немедленное восстановление в правах управляющего и помощника, назначенных советской стороной; освобождение советских граждан. 27 ноября Чжан Сюэлян прислал в Москву телеграмму о «своем принципиальном согласии» с этими условиями[301]. Правда, 26 ноября представитель нанкинского правительства в Лиге Наций пытался поднять вопрос об «агрессии» СССР, однако поддержки не получил. Даже представитель Англии, в целом занимавший враждебную СССР позицию, высказался против вынесения этого предложения на рассмотрение Лиги Наций[302]. 29 ноября правительство Чан Кайши, пытаясь сорвать переговоры Чжан Сюэляна с советскими представителями, внесло новое предложение - создать «смешанную комиссию» по расследованию обстоятельств конфликта с председателем - «гражданином нейтральной страны»[303]. Эта попытка была предпринята Чан Кайши в надежде добиться участия в советско-китайских переговорах представителей западных держав, но оказалась неудачной.

В этой ситуации мукденские власти, получившие жестокий урок, решили действовать самостоятельно. 3 декабря 1929 г. в Никольск-Уссурийске Цай Юньшэном и А.Симановским был подписан протокол о восстановлении статус-кво на КВЖД. Никольск-Уссурийский протокол состоял из 2 пунктов. Председатель правления КВЖД Люй Жунхуан, несший непосредственную от-

ветственность за нарушение соглашений 1924 г., смещался с должности*. Советская сторона соглашалась найти новые кандидатуры на должности управляющего дорогой и его помощника, но сохраняла право назначения Емшанова и Эйсмонта на другие посты на КВЖД (п.1). Также обе стороны обязывались «строго соблюдать Мукденское и Пекинское соглашение 1924 г., как в целом, так и в его отдельных частях»[304].

Таким образом, Советский Союз, несмотря на одержанную ОДВА победу, не вышел за рамки условий урегулирования конфликта, предложенных после захвата китайцами дороги 10 июля 1929 г., и не воспользовался паническим настроением мукденских властей. 5 декабря Чжан Сюэлян послал телеграмму НКИД, в которой выражал полное согласие с содержанием Никольск-Уссурийского протокола и уполномачивал Цай Юньшэна вести дальнейшие переговоры с представителями СССР[305].

Однако такое развитие событий не устраивало правительства США, Англии и Франции. Президент США Гувер продолжал призывать к «мобилизации общественного мнения против нарушения пакта Келлога» Советским Союзом. Послы США в Лондоне, Париже, Риме, Токио, Берлине получили срочные задания добиться согласия правительств стран аккредитации на совместный демарш держав по поводу советско-китайского конфликта[306]. 3 декабря 1929 г. французский посол Эрбетт вручил М.М.Литвинову 2 ноты – французского и американского** правительств, в которых Советскому Союзу было сделано напоминание о статье II пакта Бриана – Келлога – «договаривающиеся стороны не будут искать никаких средств, кроме мирных, для разрешения или ликвидации конфликтов любого характера и происхождения»[307]. В этот же день, 3 декабря 1929 г., правительство СССР сделало правительству США заявление, в котором выразило недоумение по поводу того, что Вашингтон, не находясь в официальных отношениях с советским правительством, позволил себе «обращаться к нему с советами и указаниями». Советская сторона подчеркнула необходимость действий ОДВА как результата непрекращающихся китайских провокаций против СССР, а также оценила

* Люй Жунхуан был смещен с должности 7 декабря, временно исполняющим обязанности председателя Правления стал Го Фумянь.

** Американское заявление было одобрено правительством Великобритании.

демарш трех держав в тот момент, когда успешно велись переговоры по урегулированию конфликта, как попытку оказать «ничем не оправдываемое давление на эти переговоры»[308].

Свое заявление правительство США предложило подписать всем участникам пакта Бриана – Келлога, однако, из 42 стран его поддержали только 10. Остальные же заняли либо неопределенные, либо нейтральные позиции. Решающую роль в отказе ряда стран (Ирландии, Испании, Дании, Доминиканской Республики, Латвии, Литвы, Норвегии, Финляндии, Эстонии) присоединиться к инициативе трех держав сыграл убедительный ответ советского правительства правительству США. Австрия, Бельгия и Швейцария, хотя и опубликовали заявление о моральном одобрении демарша, фактически его не поддержали и не выступили с какими-либо официальными представлениями[309].

Таким образом, очередная попытка (автором которой, как и заявления от 25 июля, был госсекретарь США Г.Л.Стимсон) американской администрации вмешаться в дела КВЖД оказалась безуспешной. Гувер оценил ее как «неудачу Стимсона»[310].

13 декабря 1929 г. в Хабаровск прибыл Цай Юньшэн с полномочиями мукденского и нанкинского правительств для переговоров с А.Симановским. Поскольку китайские власти выполнили первый пункт Никольско-Уссурийского протокола (смещение Люй Жунхуана), то советская сторона согласилась рекомендовать новых лиц: Рудого – Управляющим КВЖД, Денисова – его помощником[311]. Советско-китайские переговоры завершились 22 декабря 1929 г. подписанием «Хабаровского протокола об урегулировании конфликта на КВЖД». Он состоял из 9 пунктов и дополнительного соглашения. По первому пункту на КВЖД восстанавливалось положение, существовавшее до конфликта, на основе соглашений 1924 г. Арестованные советские граждане освобождались китайскими властями все без исключения, в том числе и осужденные 15 октября 37 человек, а советское правительство освобождало всех арестованных китайских граждан и интернированных китайских солдат и офицеров. Также все уволенные или самоуволившиеся советские сотрудники дороги имели право вернуться на свои должности. Хотя вопрос о возобновлении дипломатических отношений не обсуждался, совконсульства открывались на всей территории ТВП, а китайские – на советском Дальнем Востоке. Оставшиеся нерешенными вопросы – возобновление в полном объеме дипломатических и консульских отно-

шений между двумя странами, реальные гарантии соблюдения соглашений и интересов обеих сторон – переносились на советско-китайскую конференцию по урегулированию всех спорных вопросов, назначенную на 25 января 1930 г. в Москве[312].

В очередной раз в советско-китайских соглашениях была достигнута договоренность по вопросу о белой эмиграции. В соответствии с пунктом 4 Хабаровского протокола китайские власти должны были немедленно разоружить русские белогвардейские отряды и выслать из пределов Трех Восточных провинций их организаторов, чьи фамилии назывались в дополнительном соглашении. Подлежали немедленной высылке: П.Д.Макаренко, И.А.Пешков, Н.П.Сахаров, К.П.Нечаев, Ф.Д.Назаров, И.Ф.Шильников, В.В.Плотников, а также Д.Л.Хорват и Б.В.Остроумов[313].

Казалось бы, конфликт получил разрешение и ситуация на КВЖД нормализовалась, а китайские власти впредь будут строго выполнять достигнутые соглашения. Однако нанкинское правительство в очередной раз стало на путь нарушений своих обязательств. Позиция же Чжан Сюэляна была несколько другой. Генконсул СССР в Шэньяне А.А.Знаменский сообщал в НКИД, что Чжан Сюэлян и другие должностные лица ТВП считают необходимым строгое выполнение Хабаровского протокола. Получив жестокий урок, Мукден был против дальнейшей конфронтации с СССР. Л.М.Карахан в беседе с китайским делегатом на советско-китайской конференции летом 1930 г. подчеркнул, что мукденское правительство является «единственной силой в Китае, прочно заинтересованной в установлении и сохранении добрососедских отношений с СССР»[314].

В начале 1930 г. мукденскими властями были проведены в жизнь те статьи Хабаровского протокола, которые касались КВЖД и возобновления деятельности консульств, торговых и хозяйственных организаций. 31 декабря были освобождены все советские граждане[315]. Выполнение других обязательств затягивалось Мукденом сознательно – из-за давления Нанкинского правительства. Эта политика гоминьдановского руководства вызывалась несколькими причинами. Во-первых, преследовалась цель оказать давление на СССР на предстоящей конференции, и, как оказалось, не безуспешно. Во-вторых, Чан Кайши и его окружение принимали все меры, чтобы Чжан Сюэлян не выступил на стороне северян. Очередное обострение ситуации на КВЖД могло быть для правителя Маньчжурии сильным сдерживающим фак-

тором. А лучшее средство для ухудшения советско-китайских отношений в ОРВП – активизация антисоветской деятельности белоэмигрантских организаций и белых вооруженных отрядов. И действительно, после поражения китайцев в 1929 г., активность белых русских в 1930–1931 гг. только возросла. Так, к несчастью, русские люди оказались разменной картой в политической игре китайцев как между собой, так и с Советским Союзом.

8 февраля 1930 г. правительство Чан Кайши опубликовало заявление о непризнании Хабаровского протокола, в котором утверждалось, что Цаю было поручено лишь начать предварительные переговоры «об урегулировании вопросов, вытекающих из конфликта на КВЖД, и о процедуре предстоящей конференции», подписав протокол, он превысил полномочия. По мнению Нанкина протокол должен был вступить в силу только после ратификации его правительством (хотя по тексту соглашения – с момента его подписания), а задача конференции в Москве – только решение вопросов по КВЖД. Для обсуждения общих вопросов (например, торговых) Советскому Союзу предлагалось направить в Китай делегата, а Национальное правительство было готово вступить с ним в переговоры[316].

Что касается открытия советско-китайской конференции (в соответствии с Хабаровским протоколом), то Нанкин всячески его затягивал. Уже в начале января 1930 г. член правления КВЖД Ли Шаогэн просил временно исполняющего обязанности консула в Харбине А.Симановского об отсрочке конференции до 1 марта, мотивируя это необходимостью Мо Дэхою, назначенному китайским представителем на конференции, съездить в Нанкин за директивами, собрать и ознакомиться с материалами и т. п. В конце концов в мае 1930 г. Мо Дэхой прибыл в Москву, но до начала конференции было еще далеко: он имел полномочия только на переговоры по вопросу о КВЖД, и только от нанкинского правительства[317]. С мая по октябрь 1930 г. шли переговоры Л.М.Карахана и Мо Дэхоя по поводу советско-китайской конференции. Советская позиция заключалась в следующем: а) официальное и безоговорочное признание Хабаровского протокола, из чего вытекала необходимость расширения полномочий Мо Дэхоя; б) подтверждение мукденским правительством полномочий Мо Дэхоя в любой документальной форме[318]. В итоге 4 октября 1930 г. министр иностранных дел нанкинского правительства Ван Чжэнтин дал телеграмму на имя М.М.Литвино-

ва: «Мо Дэхою предоставлено право на предстоящей советско-китайской конференции переговоров и подписания документов по вопросам о КВЖД, о торговых отношениях и восстановлении дипломатических отношений»[319]. Наконец, 11 октября 1930 г. состоялось открытие советско-китайской конференции. Все первое заседание прошло в бесплотных дебатах по поводу признания китайской стороной Хабаровского протокола: Мо Дэхой так и не дал утвердительного ответа на этот вопрос[320]. Желание Москвы как можно скорее решить проблему КВЖД и добиться нормального функционирования дороги заставило советскую сторону уступить. В письме от 10 ноября 1930 г. официальный представитель СССР на конференции Л.М.Карахан снял условие о признании Нанкином Хабаровского протокола, предложив Мо Дэхою приступить к обсуждению конкретных вопросов о КВЖД, о торговых и дипломатических отношениях. Позже Карахан назвал эту уступку «личным большим успехом Мо Дэхоя». Положение на КВЖД должно было оставаться «существующим... на основе Мукденского и Пекинского договоров, пока не будет изменено на этой конференции»[321]. Несмотря на это китайский представитель опять попытался сорвать переговоры. 15 ноября в качестве препятствия для начала обсуждения конкретных вопросов он назвал советское требование о сохранении существующего положения на КВЖД[322]. 21 ноября 1930 г. Чан Кайши вновь заявил представителям прессы, что Китай никогда не признает Хабаровский протокол, а министр иностранных дел Ван Чжэнтин прямо сказал: «...С находящимся под руководством III Интернационала СССР... не можем, конечно, восстановить дипломатических отношений»[323]. По этому поводу однозначно высказался генконсул в Харбине Б.Н.Мельников: Нанкин «пошел на уступки под влиянием требований Мукдена, всегда был не прочь сорвать переговоры и использует для этого любой предлог...»[324]. Все же Карахану удалось добиться еще одного заседания конференции – 4 декабря 1930 г., на котором были созданы 3 специальные комиссии: о КВЖД; о торговых отношениях; о восстановлении дипломатических отношений[325]. Однако через несколько дней по настоянию китайской стороны конференция была прервана: 12 декабря Мо Дэхой заявил о намерении вернуться на некоторое время в Китай. Накануне отъезда китайский делегат сделал письменное предложение о выкупе КВЖД за смехотворно маленькую сумму, что, по мнению Карахана, было «дешевле,

чем на слом»[326]. После прочтения письма Мо Дэхоя у Карахана сложилось мнение, что «советское правительство должно было не только передать Китаю дорогу даром, но и еще приплатить денег, чтобы Китай эту дорогу взял»[327].

В то же время финансовое положение дороги было очень тяжелым. Советское правительство послало на помощь Правлению КВЖД крупного финансиста С.М.Кузнецова (бывшего замнаркома финансов), занявшего пост вице-председателя. Советская часть Правления предложила ряд радикальных мер для разрешения финансовых затруднений дороги: серьезное сокращение раздутых штатов, ликвидация некоторых сопутствующих предприятий и ненужного имущества, отказ в финансовой поддержке ряда китайских учреждений. Однако китайские члены правления не согласились с этим проектом. 7 мая 1931 г. С.М.Кузнецов сообщал в Москву, что местные китайские круги и китайская часть правления практически доводят состояние финансов КВЖД до развала, чтобы этим самым повлиять на позицию СССР в вопросе об условиях выкупа дороги Китаем[328]. В Маньчжурии продолжались провокации китайских властей в отношении советских граждан. Только за 1930 г. произошло 659 случаев нарушения чинами китайских охранных войск железнодорожных правил и конфликтов между агентами КВЖД и китайскими военными[329].

Работа советско-китайской конференции возобновилась только в апреле 1931 г. С апреля по октябрь 1931 г. состоялось 22 заседания конференции, на которых обсуждались вопросы о выкупе КВЖД и ее временном управлении. 11 апреля обе делегации представили свои проекты основных принципов выкупа КВЖД. Советский проект предусматривал, что «размер и конкретные условия выкупа КВЖД и всех принадлежащих ей имуществ, равно как и порядок передачи их китайскому правительству, вырабатываются комиссией, которая также определяет, что КВЖД действительно стоила российскому правительству и определяет справедливую выкупную цену дороги и ее имуществ»[330]. Также были обозначены меры, обеспечивающие интересы рабочих и служащих КВЖД – граждан СССР. Советский проект содержал мероприятия «для сохранения и дальнейшего развития установившихся экономических связей между Советским Дальним Востоком и Маньчжурией, между КВЖД и советскими дорогами, а также в целях сохранения за КВЖД важной роли в прямом международ-

ном сообщении Европы и Азии». В заключение в проекте отмечалось, что «до осуществления выкупа КВЖД на дороге должен поддерживаться и соблюдаться порядок совместного управления, установленный Пекинским и Мукденским соглашениями»[331].

Китайский проект также предусматривал создание совместной комиссии для определения размера выкупа и порядка передачи дороги. В нем предлагалось, чтобы «суммы, подлежащие оплате дорогой Китаю, и чистый доход дороги» были вычтены из выкупной стоимости и, что «при определении чистого дохода КВЖД ее доходы и расходы за прошлое время должны быть соответственно увеличены или уменьшены в согласии с природой чисто железнодорожного предприятия». Китайская сторона утверждала, что термин «условия выкупа» в Пекинском соглашении означал лишь метод определения выкупной стоимости. Л.М.Карахан считал необходимым выкуп как самой КВЖД, так и «всех принадлежащих к ней имуществ», т. е. ряда подсобных и вспомогательных отраслей коммерческого характера[332].

Затем по предложению китайской делегации было решено обсудить вопрос нынешнего положения КВЖД, в частности, управления дорогой. Советская сторона сочла необходимым обсудить спорные вопросы, которые возникли за период совместного управления, и выдвинула 21 июня свой перечень этих вопросов. Список включал такие проблемы, как финансовое положение дороги; кредитование китайских правительственных учреждений и перевозка охранных войск; деятельность канцелярии, председателя правления, железнодорожной полиции и нахождения на службе в ней бывших подданных Российской империи; создание нормальных условий работы служащих КВЖД – советских граждан; школ КВЖД; обеспечение сотрудничества КВЖД с китайскими железными дорогами в Маньчжурии; установление беспересадочного и бесперегрузочного сообщения дорог СССР с КВЖД; участие КВЖД в прямом европейско-азиатском сообщении; раздел прибылей дороги; размежевание земель КВЖД; пересмотр Устава и контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД и др[333].

В дальнейшем, в июне-октябре 1931 г. шла дискуссия на основе советского перечня вопросов, в ходе которого удалось согласовать лишь вводную часть и отдельные пункты этого списка. На этом в связи с японской агрессией в Маньчжурии работа советско-китайской конференции фактически прекратилась.

Как развитие советско-китайских отношений после подписания Хабаровского протокола 1929 г., так и ход самой конференции отчетливо показали нежелание нанкинского правительства наладить отношения с СССР. Ни по проблеме выкупа, ни по вопросу о временном управлении КВЖД конференция не перешла к конкретному обсуждению, а ограничилась дискуссией о порядке, рамках и перечне вопросов, подлежащих рассмотрению на конференции. Проблема восстановления дипломатических и торговых отношений между СССР и Китаем, отнесенная по настоянию китайской стороны на период после обсуждения вопросов КВЖД, на конференции не рассматривалась. Только оккупация Японией Маньчжурии и создание Маньчжоу-го изменили позицию Нанкина в отношении СССР. 12 декабря 1932 г. по желанию китайской стороны дипломатические отношения Советского Союза и Китайской Республики были восстановлены (обменом нотами в Женеве[334]).

Анализ советско-китайских отношений в 1924–1931 гг. показывает отчетливое стремление Китая (пекинского, а затем и нанкинского правительств, мукденских властей) воспрепятствовать точному выполнению обоих соглашений 1924 г. и всех последовавших более мелких договоренностей, тормозить всеми силами нормальную деятельность дороги. Видимо, китайская сторона так и не смогла смириться с совместным с СССР управлением дорогой, стремилась добиться фактического и по сути бесплатного перехода дороги в свою собственность путем вытеснения оттуда Советского Союза. И если маньчжурские власти, получив в 1929 г. жестокий урок, нормализовали отношения с СССР и выполнили почти все, зависящие от Мукдена условия Хабаровского протокола, то Нанкин до последнего препятствовал установлению добрососедских отношений с СССР. По сути Китай отказывался выполнять Соглашения 1924 г. с самого начала, нагнетая напряженность в советско-китайских отношениях с первых месяцев совместного управления КВЖД, что и привело в конце концов к вооруженному конфликту 1929 г. Советско-китайское противоборство 1929 г. вновь привлекло к КВЖД самое пристальное внимание ведущих держав мира, которые опять предприняли попытку вмешаться в управление дорогой. Стремление США навязать очередной план «интернационализации» дороги оказалось безуспешным.

3.4. Деятельность белоэмигрантских организаций во время обострения советско-китайских отношений (1928–1931 гг.)

3.4.1. Советско-китайский конфликт 1929 г. и российская эмиграция

Большинство военных объединений российских эмигрантов в Китае стояло на крайних антисоветских позициях. Несмотря на проведенные на чужбине долгие годы, признание СССР на международной арене, возрастание экономической и военной мощи государства, эмигрантские лидеры продолжали вооруженную борьбу с советской властью – теперь уже с территории Китая, что особенно наглядно проявилось во время конфликта на КВЖД в 1929 г. и последующий период.

Так, в начале 1928 г. председатель Казачьего союза в Шанхае И.Н.Шендриков излагал одному из казачьих лидеров эмиграции И.К.Окуличу свое видение «революционной борьбы с советской властью за новый государственный строй», которую он видел как «борьбу пропагандой, организацией конспиративных кружков, исканием опоры внутри Сибири и России, путем посылки туда верных людей не для поднятия безумных восстаний, а для установления общности взглядов и идей эмиграции с народными массами. Это не интервенция и не услужение иностранцам...»[335]. Правда, далее он сам себе противоречит, говоря «о необходимости установления связи с влиятельными иностранными кругами, сочувствующими осуществлению государственно-демократического строя в России»[336]. В феврале 1928 г. состоялось общее собрание Казачьего союза в Шанхае, на котором генерал-лейтенант Н.И.Савельев сделал доклад «О положении в Приморье», в котором утверждал, что «Советская власть в Приморье не имеет опоры ни в казачестве, ни в крестьянстве» и призывал вести революционную работу против большевиков «только внутри России»[337]. Как и Шендриков, он надеялся на «сочувствие и активную поддержку среди иностранцев, заинтересованных в приложении капиталов в России»[338]. 11 марта 1928 г. в помещении Комитета защиты прав и интересов русских в Шанхае известный деятель областничества профессор М.П.Головачев призывал «войти в финансовые отношения с государствами, наиболее заинтересованными богатства-

ми Сибири»[339]. Мало надеясь на собственные силы, белоэмигрантские лидеры рассчитывали на поддержку иностранных государств – и в тайной, и в открытой борьбе с Советской властью. В то же время они сами были готовы в любой момент придти на помощь тому государству, которое выступит против Советского Союза. Такая возможность представилась белым русским в 1929 г.

С самого начала советско-китайского конфликта на КВЖД руководители антисоветских эмигрантских организаций приступили к активной практической работе, считая эти события «идеальным случаем для начала общего наступления на зловещее царство советов»[340]. Уже в январе 1929 г. «Русское Слово», «Заря» и другие издания опубликовали ряд обращений Д.Л.Хорвата к эмигрантским организациям Дальнего Востока с прямыми призывами к борьбе «до победного конца над большевиками и освобождения нашей родины от коммунистической власти»[341]. В эмигрантских кругах широко обсуждалась возможность претворения в жизнь теории областничества. Так, считалось возможным «образование Сибирского государства от Тихого океана до Урала включительно»: более реальным представлялось освобождение России под лозунгом «через Свободную Сибирь в Свободную Россию», чем прежнее «стремление в Москву»[342].

Призывы к борьбе за свержение власти большевиков распространялись в многочисленных листовках и прокламациях. Так, в листовках Дальневосточного комитета Крестьянской трудовой партии утверждалось, что причина конфликта на КВЖД – в антирусской политике Коммунистической партии Китая, а нормальные добрососедские отношения с Китаем возможны лишь после свержения Советской власти в СССР[343]. «Рубеж» публиковал верноподданические – в адрес китайских властей – материалы, в которых утверждалось, что «миролюбивый Китай не хочет воевать», «СССР боится войны» и «советско-китайская война, несомненно, оказалась бы катастрофичной для советской власти»[344].

Участие белых русских в конфликте 1929 г. было весьма разнообразным: от действий отдельных лиц против советских граждан в Харбине и на линии до организации военных выступлений белых отрядов на советско-китайской границе и территории СССР. Во время конфликта существовал даже специальный Комитет действия, созданный для координации всей антисоветской деятельности в ОРВП и получивший особое благословение митрополита Харбинского и Маньчжурского Мефодия[345]. Сразу после

захвата дороги китайцами белые русские пришли работать на КВЖД, чем, по мнению Хорвата, оказали «ценную и незаменимую поддержку китайским властям: без помощи эмиграции КВЖД прекратила бы свои действия в первые дни»[346]. Руководство дальневосточной эмиграции предложило китайскому правительству создать «русские воинские части, вооружить и снабдить эти части и предоставить несколько судов китайского военного флота для похода на Владивосток»[347]. Однако китайские власти не очень хотели тратить деньги на вооружение белых отрядов, хотя активно привлекали их к провокационным действиям на советско-китайской границе. Недалеко от советской границы между Хайларом и станцией Маньчжурия находился бронепоезд, обслуживаемый бойцами отряда К.П.Нечаева.

В советской историографии имеются работы, освещающие участие русских белых на стороне Китая в конфликте 1929 г.[348] Поэтому представляется целесообразным остановиться на недостаточно изученных событиях того драматического периода, известных по эмигрантским источникам как «трагедия в Трехречье».

Трехречье - пограничный с СССР район Китая, расположенный в бассейне трех притоков реки Аргунь: Ганьхэ, Дербул и Хаул. Первые русские хутора появились здесь в 1895-1900 гг., когда забайкальские казаки начали перегонять сюда свои стада на летние пастбища. После 1922 г. в этот район потянулись казаки из разбитых белых армий, в 1925-1926 гг. - русские эмигранты, уволенные с КВЖД. В 1927 г. русское население Трехречья составляло около 2400 человек (21 хутор, около 400 дворов), в 1940 - 6964 человек[337]. А.Кайгородов приводит другие данные, по его мнению в 1945 г. в Трехречье было 25 тыс. человек[350]. Центром казачьих поселков было село Драгоценка (примерно 700 человек): здесь находилось Станичное правление, жил Станичный атаман, находился Станичный Петро-Павловский собор[351]. По мнению исследователя Б.А.Анучина, жизнь в Трехречье в те годы ничем не отличалась от жизни деревень Забайкалья царских времен[352]. Однако это далеко не так. Вот что вспоминает А.Кайгородов, живший там в тридцатые годы: «Но вот пришел 1932 год... через нашу деревню проследовали 2 сотни двух Иванов - Ивана Пешкова и Ивана Аксенова, наводя ужас и сея смерть среди поселенцев Трехречья. За несколько лет до этого через деревню Щучья проследовала сотня еще одного Ивана - Ивана Игнатьевича Зыкова. Это были «последние из могикан» - остатки

разгромленных частей атамана Семенова, Унгерна, Бакича, Калмыкова и других вожаков белого движения. До предела взвинченные неудачами и беспрерывными боями, эти до зубов вооруженные люди вели себя буйно, часто затевали драки и беспробудно пьянствовали. В деревне Верх-Кули эти вояки разграбили воронцовские маслодельные заводы. У нас в Дубово произошла даже дуэль между двумя офицерами из разных сотен. Часть из казаков осела в Трехречье, часть проследовала дальше – к Хайлару, в глубь Барги. Потом между командирами сотен началась вражда: Иван Аксенов и почти все его казаки были уничтожены пешковцами и зыковцами»[353].

Активизация антисоветской деятельности в 1929 г. привела к созданию опорных баз белых военных формирований вдоль советско-китайской границы, в том числе и в Трехречье. Из приграничных районов белые отряды совершали рейды в глубь СССР, нападения на советские деревни, постоянные обстрелы с китайской территории[354]. Поэтому в конце августа – сентябре 1929 г. Красная Армия совершила несколько рейдов в Трехречье для подавления очагов вооруженной борьбы белых с территории Китая. По данным эмигрантской печати, около 150 человек было убито[355].

Но далеко не все казаки Трехречья поддерживали идею борьбы с Советской властью. Об этом свидетельствует и высказывание председателя Казачьего союза в Шанхае Г.К.Бологова о том, что казачество «мало верит, чтобы частичное участие белых могло помочь делу: нас стараются со всех сторон втянуть в политику, но будучи воинами и казаками – мы от таковой отказываемся»[356]. Более того, немного позже в 1932 г. те казаки Трехречья, которые имели несчастье оказаться родственниками красных партизан или красноармейцев, оставшихся на советском берегу Аргуни, были «подчистую вырезаны, целыми семьями» белыми отрядами И.А.Пешкова и И.Аксенова[357].

О существовании среди казаков Трехречья двух прямо противоположных мнений о необходимости борьбы против СССР знали и китайские власти. Когда руководители эмигрантских организаций Харбина попросили китайские власти помочь в создании вооруженных отрядов в Трехречье, администрация ОРВП отказалась, сославшись на то, что «при начале конфликта с СССР у казаков Трехречья преобладало мнение о невмешательстве в случае войны СССР с Китаем», более того, китайские власти также опасались поддержки казаками в Хайларе и Трехречье советских войск[358].

Тем не менее, карательная акция была осуществлена отрядами красноармейцев. В связи с этими трагическими событиями в Трехречье эмигрантская пресса помещала возмущенные статьи с призывами к правительствам всех великих держав «ознакомиться с ужасным положением Трехречья»[359]. В советской же прессе тех лет вообще нет никаких сообщений по этому поводу.

В этой ситуации интерес вызывает реакция западноевропейского зарубежья России. Прежде всего, необходимо отметить множество упреков и даже прямых обвинений в адрес руководства дальневосточной русской колонии по поводу действий эмиграции в период конфликта. Так, А.Ф.Керенский в «Днях» поместил ряд статей, в которых обвинял Хорвата и его окружение в том, что прожив в Маньчжурии и Пекине целые десятилетия, «они не имели права не знать состояния военной и дипломатической мощи Китая». Он подчеркивал, что русские белые не должны были поддерживать китайцев ни в захвате КВЖД, ни в военном столкновении с СССР. Более того, «белые вожди» сделали из жителей Трехречья «жертв для чекистов». Керенский считал, что нужно вынести урок из трагедии в Трехречье: «Навсегда отказаться от расчета на иностранные штыки и все силы отдать на внутреннюю, русскую борьбу за освобождение»[360].

Хорват – как один из признанных лидеров белой эмиграции на Дальнем Востоке – получал упреки и другого рода. Его обвиняли в повторении старых ошибок времен Колчака и Деникина, организации одних только кавалерийских рейдов на территорию СССР в духе атамана Мамонтова. По мнению активного деятеля западноевропейской эмиграции Владиславлева «эти рейды... подлили только масла в огонь, оживили старую ненависть к «барам-белогвардейцам» и вместо победоносного прохода на Иркутск и далее, который всколыхнул бы всю Россию, получилось – Трехречье...»[361]. В ответ бывший управляющий КВЖД слабо оправдывался: белые «партизанские отряды» были небольшими по численности и плохо вооружены, более того, они «должны были свернуться и бездействовать, где-либо укрываясь (на территории СССР. – *Н.А.*), или же, спрятав оружие, перебраться на китайскую территорию»[362].

Таким образом, вина за трагедию в Трехречье и срыв возможности широкого антисоветского движения многими видными деятелями европейской эмиграции возлагалась на лидеров дальневосточной колонии. Последние, в свою очередь, обвиняли во

всем китайские власти: за чрезмерные надежды китайцев на помощь западных стран, США и Японии; за отказ помочь в вооружении белых военных отрядов и т. п.

Трагедия в Трехречье имела и долговременные последствия - проблему беженцев, которую весьма умело обыгрывали эмигрантские издания. Так, число беженцев из Трехречья, прибывших в Харбин, по данным еженедельника «Рубеж» составило в ноябре 1929 г. 27 тыс. человек! (это при населении в 1927 г. в 2400 человек). Эти сведения опровергаются материалами эмигрантских архивов. Созданный в октябре 1929 г. «Комитет по оказанию помощи пострадавшим в Трехречье» (Якэшинский) зарегистрировал 66 семейств, прибывших из пострадавших селений, из них наиболее остро нуждающихся - 166 человек[363]. Поэтому не убедителен анализ деятельности Беженского комитета в связи с трагическими событиями в Трехречье, сделанный исследователем В.Ф.Печерицей без отсылки на архивные материалы[364].

Поднятая в печати шумиха по поводу беженцев преследовала несколько целей, в том числе, привлечение внимания западных держав и США к положению белых русских в Маньчжурии. Надо отметить, что эта цель была во многом достигнута. Так, американский вице-консул в Харбине г. Лиллиестром, лично посетил Трехречье и послал подробный доклад в Вашингтон. По его инициативе был создан Американский комитет помощи пострадавшим, в который вошли также старший секретарь Христианского союза молодых людей Коркоран и миссионер Леонард[365].

Интерес к белым русским в Маньчжурии в эти дни проявляло и японское правительство, правда, далеко не с благотворительными целями. Об этом красноречиво свидетельствует история так называемых «денег Подтягина», одним из главных действующих лиц которой был бывший военный атташе посольства России в Японии генерал-майор Подтягин. Деньги - часть русского золотого государственного фонда, попавшего Колчаку в 1918 г. В 1919 г. Семенов захватил два вагона этого золота и депонировал его в государственном банке в Чите. Часть этих сумм была отправлена в Японию, обменена на японские деньги (1400 тыс. иен) и депонирована в «Иокогама спеши банк» на имя Подтягина. Затем атаман Семенов несколько лет вел судебный процесс, пытаясь их получить. Однако японский суд отказал атаману, мотивируя свое решение тем, что Семенов сам в июле 1919 г. присвоил эти суммы, являвшиеся частью российского золотого запаса[366]. Пос-

ле заключения «Конвенции об основных принципах взаимоотношений между СССР и Японией» от 20 марта 1925 г. советское правительство стало требовать передачи этих денег в свое распоряжение, рассматривая их как собственность СССР[367]. Но японское руководство явно не собиралось их отдавать. Несмотря на неоднократные обещания урегулировать этот вопрос и не допустить получения этих денег Семеновым[368], японские власти все же позволили Подтягину 10 октября 1929 г., в самый разгар советско-китайского конфликта, получить все деньги (около 18 млн франков по тогдашнему курсу) в Токийском отделении банка. Особенно показателен тот факт, что через 2 часа после выдачи денег банк получил приказ суда о наложении секвестра на этот депозит, сам же приказ был отдан судом по ходатайству полпреда СССР в Японии А.А.Трояновского[369].

Таким образом, ситуация с «деньгами Подтягина» говорит о многом: о поддержке японскими властями антисоветской деятельности белой эмиграции еще в 1920-е гг., о теснейших отношениях атамана Семенова с Токио, о желании японцев материально поддержать белые отряды в самый напряженный момент советско-китайского конфликта. Поэтому обиды Д.Л.Хорвата на иностранцев – за отказ в помощи русским белым, не совсем основательны: японцы помощь оказывали.

В целом, участие белых на стороне Китая в конфликте 1929 г. было трагической ошибкой, приведшей к бессмысленным жертвам. Это понимали и многие эмигранты. Письмо А.Шилкова из Харбина в редакцию газеты «Дни» полно горьких размышлений о судьбе «отрядов из смелых и рвущихся в Россию людей, которые там и гибли, или рассыпались при столкновении с красными»[370]. Ситуация советско-китайского конфликта на КВЖД – борьба с оружием в руках русских людей друг против друга – еще одна из трагических страниц гражданского противостояния «красных» и «белых» в России.

3.4.2. Белоэмигрантские организации в Маньчжурии после подписания Хабаровского протокола (1929–1931 гг.)

Как уже отмечалось, 22 декабря 1929 г. советско-китайский конфликт был завершен подписанием Хабаровского протокола, пункт 4 которого касался положения белой эмиграции в ОРВП. Китайские власти должны были немедленно разоружить русские белогвардейские отряды и выслать из пределов ТВП их орга-

низаторов. В дополнительном соглашении назывались фамилии этих людей: П.Д.Макаренко, И.А.Пешков, Н.П.Сахаров, К.П.Нечаев, Ф.Д.Назаров, И.Ф.Шильников, В.В.Плотников, а также Д.Л.Хорват и Б.В.Остроумов[371].

Выше уже говорилось о нежелании Нанкина выполнять условия Хабаровского протокола. Та же участь постигла и пункт 4 этого соглашения: 1930 и 1931 гг. характеризуются активной антисоветской деятельностью белых организаций и почти полным нежеланием мукденских властей выполнять это условие Хабаровского протокола.

1930 г. начался массовыми демонстрациями русских эмигрантов в Управлении КВЖД. Дважды – 25 и 27 января – большие группы русских (до 600 человек), работавших на КВЖД во время конфликта, устраивали митинги в помещении Управления. Самыми мягкими были их требования выплатить трехмесячное выходное пособие, самыми жесткими – угрозы «вызвать второй конфликт» и т. п. Руководили этими демонстрациями протеста против «возвращения Советов» на КВЖД лидеры фашистской партии – К.В.Родзаевский и др.[372]

Вооруженные отряды эмигрантов не прекращали враждебных действий на советско-китайской границе и КВЖД. Центром организации вооруженных отрядов и переброски их на территорию СССР стал район станции Пограничная. Только с 21 марта по 17 апреля 1930 г. отсюда было совершено 5 налетов на советскую территорию (деревни Софье-Алексеевка, Нестеровка и др.), повлекших человеческие жертвы[373]. На западной линии КВЖД действовали отряды Зыкова, Пешкова, Сараева, Гордеева, Алла-Верды и др., которые срывали нормальное движение поездов, терроризировали служащих дороги. Так, только за 12–14 сентября 1930 г. белые отряды предприняли три налета на разъезд Трясина западной линии КВЖД. В октябре–ноябре 1930 г. группа конных белогвардейцев неоднократно совершала налеты на разъезд Сербский, разрушая железнодорожные пути и телефонное сообщение[374].

Советский консул в Харбине Б.Н.Мельников заявил 5 сентября 1930 г. протест комиссару Гиринской провинции Чжун Юю по поводу того, что «деятельность белогвардейских отрядов не только не ликвидирована китайскими властями, а, наоборот, в особенности в последние месяцы, чрезвычайно усилилась и принимает невиданные даже перед конфликтом размеры»[375]. Мельников отмечал также активную антисоветскую пропаганду в эмигрантской

прессе, организацию различных совещаний, печатание листовок и прокламаций, распространение официальных распоряжений лидеров дальневосточного зарубежья в харбинских газетах и т. п.

Особое беспокойство у советского правительства вызывали русские белые, служившие в китайской полиции и государственных учреждениях. «Эти русские белогвардейцы на китайской службе ведут параллельно самостоятельную подрывную работу, преследуя советских граждан и провоцируя трения и конфликты между Советским Союзом и Китаем»[376], — подчеркивалось в ноте правительства СССР правительству Северо-Восточных провинций от 7 октября 1930 г. Не желая мириться с подобным положением вещей, советское руководство на протяжении 1930–1931 гг. требовало от китайских властей полной ликвидации всех вооруженных отрядов, «нападавших на СССР или на КВЖД»; закрытия белоэмигрантских организаций, ведущих борьбу против советской власти; увольнения из полиции ОРВП и охраны КВЖД русских эмигрантов – членов враждебных СССР организаций; прекращения харбинскими газетами «открытых призывов к подготовке и совершению в отношении Советского государства бандитских действий», в частности, запрещения газеты «Русское Слово»[377]. Так как китайские власти затягивали высылку из ОРВП организаторов белых отрядов под предлогом незнания их имен и отчеств, советский консул в Харбине Б.Н.Мельников сообщил требуемые данные. В беседе с Мо Дэхоем 4 октября 1930 г. Карахан подчеркнул смехотворность подобных оправданий китайцев, так как «в Харбине каждый мальчишка знает этих лиц, знает, где они живут»[378]. К ноте от 5 сентября 1930 г. Мельников приложил список 38 эмигрантских организаций ОРВП, требуя их закрытия[379].

Однако китайские власти не торопились что-либо делать. Так, 10 февраля 1931 г. Чжун Юй в ответ на ноту Мельникова от 5 сентября сообщил, что из названных 38 организаций существует только две – «по своему характеру и деятельности ни в коем случае не антисоветские», остальные же распущены много лет назад. Эти утверждения не соответствовали действительности. Самые значительные из указанных Мельниковым организаций (дальневосточный филиал РОВС в Харбине во главе с генералом А.В.Бордзиловским; Беженский комитет; «Национальное объединение» во главе с редактором «Русского Слова» А.И.Коробовым и др.) активно действовали в это время в Маньчжурии. Далее Чжун Юй утверждал, что русские белые в китайской полиции –

«давно переменили убеждения»[380]. Более того, мукденские власти, подчеркивая, что «все они являются старыми жителями, поселившимися в Харбине много лет назад», потому «изгнание их всех без веских оснований не соответствовало бы началам великодушия»[381]. Также китайские власти еще в мае 1930 г. сообщили о «выполнении» пункта 4 Хабаровского протокола: Б.В.Остроумов по их требованию покинул Шэньян, остальным лицам были отправлены указания о выселении. На деле же никаких мер по выполнению этого пункта Хабаровского соглашения принято не было, о чем советская сторона неоднократно и безуспешно напоминала китайской администрации[382].

Еще одним, помимо станции Пограничная, центром особой активности белых отрядов было Трехречье. Именно здесь были сосредоточены основные силы трех крупных военных отрядов белых – И.А.Пешкова, И.И.Зыкова и Алла-Верды. После очередного советского требования об их ликвидации, комиссар МИД по Ляонинской провинции Ван Цзинхуань в январе 1931 г. сообщил, что китайские войска полностью ликвидировали эти отряды, а их руководители либо были убиты в бою (Пешков, Алла-Верды), либо расстреляны после[383]. На самом деле военных операций против белых отрядов китайцы не проводили. Члены отрядов сами сдали им оружие в соответствии с приказом Г.М.Семенова: «еще не время выступать против СССР, а когда этот момент настанет, то оружие Китаем будет возвращено, пока предписывается оружие сложить». За сданное оружие китайские власти выплатили бойцам деньги, выдали паспорта и предоставили право выбора места жительства. Офицеры, арестованные за антисоветскую деятельность, были освобождены. После этого Пешков под фамилией «Петров» жил в Шэньяне, Алла-Верды под фамилией «Поляков» открыл постоялый двор у села Кэжин-Булак. Зыков жил в Шэньяне под своей фамилией[384].

Китайские власти предприняли только самые незначительные меры против отдельных эмигрантов и организаций. Так, в связи с широко разрекламированным эмигрантскими изданиями приездом М.К.Дитерихса в Маньчжурию они провели ряд мероприятий: закрыли газету «Русское Слово» за публикацию приказов Дитерихса[385],а самого генерала попросили выехать из Харбина[386]. Председатель Беженского комитета В.И.Колокольников объявил результатом «шумного и крикливого приезда сюда М.К.Дитерихса... резкое усиление давления соввласти на китайскую ад-

министрацию и резкое изменение в худшую сторону условий работы эмигрантских организаций и жизни просто эмигрантов»[387]. Хотя на самом деле подобная мрачная оценка последствий приезда Дитерихса вызвана прежде всего очередной ссорой среди руководителей дальневосточной эмиграции.

Итак, подписание СССР и Китайской Республикой Хабаровского протокола вовсе не привело к затуханию антисоветской деятельности эмигрантских организаций в Маньчжурии. Более того, наблюдалась даже некоторая активизация этой борьбы. Анализ архивных документов, опубликованных источников и эмигрантской прессы подтверждает сделанный в советской историографии вывод о существовании в Харбине и Маньчжурии базы антисоветской деятельности белой эмиграции на Дальнем Востоке, которая воспринималась последней как «борьба за возрождение великой России».

Причин продолжающейся активности русских белых после поражения Китая в конфликте 1929 г. несколько. Во-первых, военные лидеры эмиграции никак не хотели смириться с тем, что период «изгнания большевиков с КВЖД» закончился так быстро, а настоящей войны с советской властью на территории СССР у них так и не получилось. Некоторые из руководителей военных отрядов плохо представляли себе реальное положение в СССР и думали, что поднятое ими восстание против советской власти на Дальнем Востоке и в Сибири будет поддержано и вполне имеет шансы на победу. Несмотря на поражение в гражданской войне, годы многолетнего изгнания в Китае, большинством лидеров белой эмиграции руководило стремление взять реванш. Некоторую роль в оживлении надежд на возможность победы над советской властью сыграло объединение дальневосточной эмиграции, пусть даже оказавшееся формальным.

Во-вторых, активность белых во многом инспирировалась как Нанкином, так и другими государствами, прежде всего Японией (деньги Подтягина, поддержка атамана Семенова и т. д.). Весьма интересны в этом отношении наблюдения генконсула в Харбине Б.Н.Мельникова, хорошо владевшего ситуацией в ОРВП и Китае в целом. Он считал, что активность белых – «не есть какое-то самодовлеющее явление, а определенно направляемое какой-то единой, или, лучше сказать, двуединой рукой. Очевидно, эта активность направляется и вызывается, с одной стороны, империалистами, а с другой – Нанкином, – причем не исключается и

контакт между Нанкином и империалистами в этом вопросе»[388]. Мельников считал, что Нанкин хочет осложнения отношений между СССР и Мукденом, чтобы последний «не выступил на стороне северян. Белогвардейцы же являются «незаменимым элементом» для провокации нового конфликта СССР и Трех Восточных провинций Китая»[389]. Кстати, в этом точка зрения советского дипломата совпала с мнением шанхайского публициста Л.В.Арнольдова о русских отрядах как о «временном орудии» в руках китайцев для достижения собственных целей[390]. Так русская эмиграция в Китае в очередной раз стала объектом международных отношений и противоречий.

В сентябре 1931 г. ситуация в Маньчжурии резко изменилась: началась японская оккупация края. Это означало и начало нового этапа в истории российской эмиграции в Китае.

ПРИМЕЧАНИЯ К ГЛАВЕ 3:

1 ДВП СССР. Т. 7. С.331-337; *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. Прил. С. 381-385.
2 Там же. С. 337.
3 Там же. С. 338.
4 Там же. С. 339.
5 Там же. С. 338-339.
6 Там же. С. 336.
7 Там же. С. 336-337.
8 *История* Китая с древнейших времен до наших дней. - М., 1974. С. 277.
9 ДВП СССР. Т. 7. С. 342-345.
10 Там же. С. 331-337.
11 Там же. С. 331-337.
12 Там же. С. 342-345.
13 Там же. С. 331-337.
14 Там же. С. 340.
15 Там же. С. 339-340.
16 См.: *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. С. 62.
17 *Новейшая* история Китая, 1917-1927. - М., 1983. С. 182-183.
18 ДВП СССР. Т. 7. С. 374-375, 397. До этого времени все главы зарубежных представительств в Пекине имели ранг посланника.
19 *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. С. 37; *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 132.
20 ДВП СССР. Т. 7. С. 478.
21 «Заря», 1924, 8 июня, № 129; 9 июня, № 130.
22 «Амурская правда», 1924. 14 июня, № 1257.
23 Там же. 1924, 13 июля, № 1281.
24 ДВП СССР. Т. 7. С. 364-365.
25 Там же. С. 243.
26 Там же. С. 396.
27 «Заря», 1924, 13 апр., № 83.
28 *Железные* дороги и железнодорожное строительство в Маньчжурии. С. 302.
29 «Заря», 1924, 3 июня, № 125.
30 «Заря», 1924, 8 июня, № 129.

[31] *Кравченко Л.* Для дела русского... С. 84.

[32] «Амурская правда», 1924, 11 июля, № 1279.

[33] «Заря», 1924, 9 июня, № 130.

[34] «Заря», 1924, 3 июня, № 125.

[35] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. С. 63.

[36] ДВП СССР. Т. 7. С. 458.

[37] Там же. С. 476-478.

[38] Там же. С. 459-463.

[39] Там же. С. 464-465.

[40] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 15.

[41] *Пескова Г.Н.* Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917-1924... С. 133.

[42] ДВП СССР. Т. 7. С. 710-711.

[43] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. С. 63; *История* Северо-Восточного Китая XVII-XX вв. Кн. 2: Северо-Восточный Китай, 1917-1949 гг. - Владивосток, 1989. С. 87; *Каретина Г.С.* Указ. соч. С. 51.

[44] *Каретина Г.С.* Указ. соч. С. 51.

[45] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 28.

[46] ДВП СССР. Т.7. С. 342-345.

[47] Там же.

[48] «Заря», 1924, 8 окт., № 229.

[49] «Амурская правда», 1924, 11 окт. № 1356.

[50] «Заря», 1924, 5 окт., № 227.

[51] *Китайская* Восточная железная дорога: Стат. ежегодник. - Харбин, 1925. С. 14.

[52] *Вишнякова-Акимова В.В.* Два года в восставшем Китае. 1925-1927 гг. Воспоминания. 2-е изд. - М., 1980. С. 22.

[53] *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 232-233.

[54] *Бочарова З.С.* Документы о правовом положении русской эмиграции 1920-1930-х гг. // Социально-экономическая адаптация российской эмиграции (конец XIX -XX вв.). Сб. ст. - М., 1992. С. 70.

[55] *Китайская* Восточная железная дорога. С. 14.

[56] *Великая* Маньчжурская империя. С. 281.

[57] «Заря», 1924, 4 окт., № 226. Об этих событиях см. также: *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 390-405.

[58] «Заря», 1924, 5 окт., № 227.

[59] «Заря», 1924, 12 окт., № 233.

[60] *Харбинская* старина. - Харбин, 1938. С. 17.

[61] «Заря», 1924, 4 окт., № 226.

[62] «Заря», 1924, 7 окт., № 228; 8 окт., № 229.

[63] «Заря», 1924, 8 окт., № 229.

[64] *Великая* Маньчжурская империя. С. 280.

[65] *Schwarz H.* Op. cit. P. 104, 115-116.

[66] ДВП СССР. Т. 8: 1925 г. - М., 1963. С. 166-167.

[67] ДВП СССР. Т. 9: 1926 г. - М., 1964. С. 634.

[68] ДВП СССР. Т. 8. С. 802.

[69] Там же. С. 374-375.

[70] Там же. С. 562-563.

[71] Там же. С. 802.

[72] ДВП СССР. Т. 9. С. 269-270.

[73] ДВП СССР. Т. 10: 1927 г. - М., 1965. С. 611.

[74] ДВП СССР. Т. 7. С. 332, 341.

[75] Там же. С. 453-454.

[76] ДВП СССР. Т. 8. С. 163-164, 223-227.

[77] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 5.
[78] ДВП СССР. Т. 8. С. 327-329.
[79] *История* Северо-Восточного Китая XVII-XX вв. С. 96.
[80] «Амурская правда», 1925, 31 июля, № 1585; 14 нояб. № 1683.
[81] ДВП СССР. Т. 8. С. 518.
[82] *Вишнякова-Акимова В.В.* Указ. соч. С. 35.
[83] *История* Северо-Восточного Китая XVII-XX вв. С. 96.
[84] «Амурская правда», 1926, 28 января, № 1743.
[85] ДВП СССР. Т. 9. С. 43; *Картунова А.И.* Китайский вопрос в переписке Г.В.Чичерина и Л.М.Карахана. 1924-1926 гг. // ННИ, 1998, № 6. С. 10-11.
[86] ДВП СССР. Т. 9. С. 39, 42.
[87] Там же. С. 47-48.
[88] Там же. С. 53.
[89] Там же. С. 45-46.
[90] Там же. С. 40.
[91] Там же. С. 48.
[92] Там же. С. 673.
[93] Там же. С. 56.
[94] «Амурская правда», 1926. 13 февр.
[95] *Вишнякова-Акимова В.В.* Указ. соч. С. 97.
[96] ДВП СССР. Т. 9. С. 57.
[97] «Амурская правда», 1926. 25 апр. № 1816.
[98] Подробнее см.: *Григорьев А.М.* Борьба в ВКП(б) и Коминтерне по вопросам политики в Китае (1926-1927 гг.) // ПДВ, 1993, № 2. С. 111-112.
[99] ДВП СССР. Т. 9. С. 673.
[100] Там же. С. 411.
[101] Там же. С. 411-412.
[102] Там же.
[103] «Амурская правда», 1926, 17 сентября, № 1932.
[104] Там же. 16 сент., № 1931.
[105] Там же. 10 сент., № 1927.
[106] Там же. 16 сент., № 1931.
[107] *Великая* Маньчжурская империя. С. 284. К сожалению, О.Еропкина в статье «Русские и китайские школы на КВЖД. 20-е годы» рисует слишком благостную картину отношения китайских властей к школам дороги, даже не упоминает о закрытии Учебного отдела дороги в сентябре 1926 г. По мнению автора, администрация ОРВП «формировала особый подход к школам КВЖД», понимая, что «бывшая колония советских граждан (!? – *Н.А.*) здесь в вопросах своего быта, духовного развития, воспитания и обучения детей» не будет отказываться от традиций своей страны. *Еропкина О.* Указ. соч. ПДВ, 2001, № 3. С. 135.
[108] ДВП СССР. Т. 9. С. 674.
[109] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 16.
[110] «Амурская правда», 1926. 29 дек., № 2019.
[111] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 69.
[112] *Новейшая* история Китая, 1917-1927. С. 291.
[113] ДВП СССР. Т. 10. С. 585. Подр. см.: *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. С. 248-260.
[114] Там же. С. 141.
[115] Там же. С. 152.
[116] Там же. С. 585. Подр. см.: *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. С. 260-266.
[117] Там же. С. 146-147.
[118] Там же. С. 586.
[119] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 25. Л. 169.
[120] Там же. Д. 4. Л. 230
[121] Там же. Д. 5. Л. 28-34.

[122] *Вишнякова-Акимова В.В.* Указ. соч. С. 267.
[123] ДВП СССР. Т. 10. С. 587–588; Т. 11: 1928. – М., 1968. С. 740.
[124] ДВП СССР. Т. 10. С. 586.
[125] Там же. С. 587.
[126] ДВП СССР. Т. 11. С. 724.
[127] История войны на Тихом океане: В 5 т. / Пер. с яп. Б.В.Поспелова; Под ред. Усами Сэйдзиро и др. – М., 1958. Т. 1. С. 114.
[128] ДВП СССР. Т. 11. С. 324.
[129] Там же.
[130] ДВП СССР. Т. 11. С. 274–275.
[131] Там же. С. 512.
[132] Там же. С. 77, 149.
[133] Там же. С. 399.
[134] Там же. С. 415.
[135] «Дни», 1929, 14 июля. № 45.
[136] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 115а. Л. 5.
[137] Там же. Д. 113. Л. 1.
[138] Там же. Д. 115а. Л. 3.
[139] Там же. Л. 10.
[140] Там же. Д. 31.
[141] «Хлеб Небесный», 1943. №3.
[142] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 115а. Л. 10.
[143] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218.
[144] «Русское Слово», 1931, 14 янв.
[145] «Дни», 1932. 17 апр., № 153.
[146] «За рубежом», 1990, № 42 (1579).
[147] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 78.
[148] *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 25.
[149] *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 132.
[150] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 1. Л. 101.
[151] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1 Д. 113. Л.1, 28–53.
[152] Там же. Д. 113. Л. 47–57.
[153] *Справочник*-список. С. 3.
[154] Там же. С. 4. По данным, содержашимся в фонде 830 (Оп 1. Д. 2. Л. 252) эта станица была создана в 1922 г.
[155] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 2. Л. 252.
[156] «Родимый Край», 1929, 15 мая. № 3.
[157] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.
[158] «Родимый Край», 1929, 15 мая, № 3.
[159] ГАРФ. Ф 5963. Д. 17. Л. 115.
[160] Там же. Д. 15. Л. 17.
[161] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Л. 2.
[162] «Се-Хэ Хой», 1937, март. С. 70.
[163] Там же. С. 71–73.
[164] *Ревякина Т.В.* Указ. соч. С. 43.
[165] См. подр.: Там же. С. 43–48.
[166] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Шанхае. С. 173.
[167] *Smith S.A.A.* Road is Made. Communism in Shanhai 1920–1927. – Richmond, Surrey: «Curzon Press», 2000. P. 2.
[168] *Wang Zhicheng*. Op. cit. P. 363–364.
[169] *Ван Чжичэн*. Указ. соч. С. 53.
[170] *Wang Zhicheng*. Op. cit. P. 369.
[171] *Лидин Н.* Указ. соч. С. 309.
[172] Там же. С. 309.
[173] *Ван Чжичэн*. Указ. соч. С. 93.
[174] ГАРФ. Ф. 5963. Д. 29. Л. 55–56.
[175] Там же. Д. 15. Л. 9–12.
[176] *Ван Чжичэн*. Указ. соч. Р. 22–23.
[177] *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в Китае, 1917–1924 гг. С. 114.
[178] Там же.
[179] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 15. Л. 9–16.
[180] Там же. Л. 13, 17.
[181] Там же. Л. 18, 22.
[182] Там же. Д. 1. Л. 4–10.
[183] Там же. Д. 15. Л. 79.
[184] Там же. Д. 1. Л. 4–10.
[185] Там же. Л. 11–13.
[186] Там же. Л. 23.
[187] Там же. Д. 2. Л. 33.
[188] Там же. Д 8. Л. 37.

[189] Там же. Д. 15. Л. 35–47.
[190] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Шанхае. С. 185.
[191] Там же. Л. 38.
[192] Там же. Л. 39–40.
[193] Там же. Д. 1. Л. 8.
[194] *Ван Чжичэн*. Указ. соч. P. 52-57.
[195] Цит. по: *Мосейкина М.Н.* Судьбы российских эмигрантов (конец XIX–XX в.) // ННИ, 1998, № 3. С. 239.
[196] *Ипатова А.С.* Российская колония в Шанхае. С. 178.
[197] *Лидин Н.* Указ. соч. С. 314.
[198] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 20. Л. 13.
[199] Там же Л. 11.
[200] Там же. Д. 15. Л. 43.
[201] «Возрождение», 1928, 4 дек.
[202] *Лидин Н.* Указ. соч. С. 316.
[203] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 15. Л. 42.
[204] Там же. Д. 31. Л. 31.
[205] Там же. Д. 1. Л. 34.
[206] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Китае. С. 186–187.
[207] Там же. С. 187. О деятельности Российского эмигрантского комитета см. подр.: Там же. С. 188–189.
[208] ГАРФ. Ф. 5963. Д. 26. Л. 147.
[209] «Меч», 1937. 5 сент.
[210] *Петров В.* Русский Шанхай // ПДВ, 1991, № 4. С. 216
[211] «Меч», 1937, 5 сент.
[212] *Ван Чжичэн*. Указ. соч. С. 88–105.
[213] «Возрождение», 1928. 26 нояб.
[214] «Шанхайская Заря», 1928, 13 марта.
[215] ГАРФ. Ф 5963. Оп. 1. Д. 26. Л. 147.
[216] Там же Д. 11. Л. 61.
[217] Там же. Д. 5. Л. 92-93; Д. 2. Л. 191–192.
[218] Там же. Д. 17. Л. 115–116.
[219] Там же. Д. 15. Л. 59; Д. 1. Л 31; Д. 3. Л. 47.
[220] Там же. Д. 19. Л. 40.
[221] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 141.
[222] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 26. и др.
[223] Там же. Д. 6. Л. 2–3.
[224] Там же. Д. 26. Л. 26.
[225] Там же. Л. 27.
[226] Там же. Л. 58.
[227] Там же.
[228] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 48.
[229] Там же. Л. 4.
[230] Там же.
[231] Там же. Л. 49-57.
[232] Там же. Л. 26–27.
[233] *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 33.
[234] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 35–37.
[235] Там же. Л. 10–11.
[236] Там же. Л. 64.
[237] Там же. Л. 82-83.
[238] ДВП СССР. Т. 13. С. 512.
[239] Там же. С. 513.
[240] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 117-118.
[241] *Сон До Чжин*. Указ. соч. С. 16.
[242] ДВП СССР. Т. 12. С. 389.
[243] Там же. С. 752.
[244] ДВП СССР. Т. 11. С. 636.
[245] Там же. С. 755.
[246] ДВП СССР. Т. 12. С. 58-60.
[247] Там же. С. 11.
[248] «Амурская правда», 1929, 11 янв. № 2631.
[249] ДВП СССР Т. 12. С. 54-55.
[250] Там же. С. 326.
[251] «Рубеж», 1929. 27 июня, № 2767.
[252] *Великая* Маньчжурская империя. С. 268.
[253] *Пескова Г.Н.* Дипломатические отношения между СССР и Китаем в 1924–1929 гг. // ННИ, 1998, № 2. С. 81.
[254] «Амурская правда», 1929. 27

июня, № 2767.
[255] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 110–111.
[256] ДВП СССР. Т. 12. С. 329–330.
[257] Там же. С. 336.
[258] Там же. С. 378.
[259] Там же. С. 380–382.
[260] «Рубеж», 1929, 20 июля, № 30.
[261] ДВП СССР. Т. 12. С. 385.
[262] Там же.
[263] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 16.
[264] ДВП СССР. Т. 12. С. 365.
[265] Там же. С. 392.
[266] «Амурская правда», 1928, 30 июля.
[267] ДВП СССР. Т. 12. С. 390–392.
[268] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 112.
[269] ДВП СССР. Т. 12. С. 390.
[270] Там же. С. 410–411.
[271] Там же. С. 449–450.
[272] «Известия», 1929, 31 июля. № 173 (3709).
[273] ДВП СССР. Т. 12. С. 404.
[274] Там же. С. 392.
[275] Там же. С. 442.
[276] Там же. С. 445.
[277] Там же. С. 694.
[278] Там же. С. 442.
[279] Там же. С. 764.
[280] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917–1974. С. 98.
[281] ДВП СССР. Т. 12. С. 491–492.
[282] Там же.
[283] Там же. С. 764.
[284] Там же. С. 426.
[285] Там же. С. 427.
[286] Там же. С. 443.
[287] Там же. С. 435.
[288] «Известия», 1929, 16 авг., № 187 (3723).
[289] ДВП СССР. Т. 12. С. 481–483.
[290] Там же. С. 491.
[291] «Амурская правда», 1929, 10 дек. № 2904.
[292] ДВП СССР. Т. 12. С. 501.
[293] «Рубеж», 1929, 2 ноября, № 45.
[294] ДВП СССР. Т. 12. С. 486.
[295] Там же. С. 485; 517–521; 528; 487.
[296] Там же. С. 559–560.
[297] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 204.
[298] Подр. см.: *Советско*-китайский конфликт 1929 г.: Сб. документов. – М., 1930; *Конфликт* на КВЖД. Из истории Советских Вооруженных Сил / Под ред. В.П. Зимонина. - Хабаровск, 1989.
[299] *Конфликт* на КВЖД. С. 109.
[300] *Сон До Чжин.* Указ. соч. С. 17.
[301] ДВП СССР. Т. 12. С. 594–595.
[302] *Капица М.С.* Советско-китайские отношения. – М., 1958. С. 225.
[303] *Конфликт* на КВЖД. С. 150.
[304] ДВП СССР. Т. 12. С. 601–602.
[305] Там же. С. 603.
[306] *Конфликт* на КВЖД. С. 154.
[307] ДВП СССР. Т. 12. С. 605.
[308] Там же. С. 639, 603–605.
[309] Там же. С. 701–706, 769.
[310] Там же. С. 639.
[311] Там же. С. 656.
[312] Там же. С. 673–676.
[313] Там же. С. 676; Т. 13. С. 166.
[314] ДВП СССР. Т. 13. С. 325.
[315] Там же. С. 11.
[316] Там же. С. 292–300.
[317] Там же. С. 25, 299.
[318] ДВП СССР. Т. 13. С. 443.
[319] Там же. С. 819.
[320] Там же. С. 561–562.
[321] Там же. С. 628.
[322] Там же. С. 650–655.
[323] ДВП СССР. Т. 14: 1931 г. – М., 1968. С. 811.
[324] ДВП СССР. Т. 13. С. 597–598.
[325] Там же. С. 729.
[326] Там же. С. 740–741, 837.

[327] Там же. С. 740.
[328] Там же. С. 737.
[329] *История* Северо-Восточного Китая, XVIII–XX вв. Кн. 2. С. 101.
[330] ДВП СССР. Т. 14. С. 787.
[331] Там же.
[332] Там же. С. 787.
[333] Там же. С. 788.
[334] ДВП СССР. Т. 15: 1932 г. - М., 1969. С. 680–681.
[335] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 26. Л. 59.
[336] Там же.
[337] Там же. Д. 6. Л. 5.
[338] Там же. Л. 6.
[339] «Шанхайская Заря», 1928, 13 марта.
[340] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 33.
[341] «Русское Слово», 1929. 5 января, № 865; «Заря», 1929, 24 января, №19.
[342] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 6. Л. 6–9; «Шанхайская Заря», 1928, 13 мар.
[343] «Дни», 1929, 22 сент., № 55.
[344] «Рубеж», 1929, 14 сент., № 38/87.
[345] *Конфликт* на КВЖД. С. 37.
[346] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 18.
[347] Там же. Л. 19.
[348] Подробнее см.: *Конфликт* на КВЖД. С. 90–146
[349] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 30. Л. 12-13; ГАХК. Ф. 829. Оп. 1. Д. 14. Л. 12.
[350] *Кайгородов А.М.* Харбин: взгляд из Трехречья // Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае. С. 35.
[351] «Хлеб небесный», 1942, № 6, С. 50.
[352] *Анучин Б.А.* Указ. соч. С. 179.
[353] *Кайгородов А.* Маньчжурия: август 1945. С. 96.
[354] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 14.
[355] «Дни», 1930. 23 февр.; «Рубеж», 1929. 19 окт. №43/92; «Возрождение», 1929. 10 нояб.
[356] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 19. Л. 14.
[357] *Кайгородов А.* Маньчжурия: август 1945. С. 97.
[358] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 50. Л. 171.
[359] «Рубеж», 1929, 19 окт., № 43/92.
[360] «Дни», 1929, 8 декабря, № 66.
[361] ГАРФ. Ф. 5963. Оп. 1. Д. 19. Л. 18.
[362] Там же. Л. 16–19.
[363] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 50. Л. 131, 103.
[364] *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 125.
[365] «Рубеж», 1929. 1 дек., № 49.
[366] ДВП СССР. Т. 12. С. 567, 564.
[367] Там же. Т. 8. С. 358.
[368] Там же. Т. 11. С. 162, 707.
[369] «Возрождение», 1929, 15 окт.
[370] «Дни», 1929. 13 окт., № 58.
[371] ДВП СССР. Т. 12. С. 673–676.
[372] Там же. Т. 13. С. 83–84.
[373] Там же. С. 236–238.
[374] Там же. С. 549–550, 819, 594.
[375] Там же. С. 489.
[376] Там же. С. 550.
[377] Там же. С. 521–523.
[378] Там же. С. 540.
[379] Там же. С 813–814
[380] Там же. С. 491–492.
[381] Там же. С. 551.
[382] Там же. С. 167, 531, 561-562.
[383] Там же. С. 773–774.
[384] Там же. С. 838.
[385] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 117.
[386] ДВП СССР. Т. 13. С. 516.
[387] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 56. Л. 117–118.
[388] ДВП СССР. Т. 13. С. 516.
[389] Там же.
[390] *Арнольдов Л.В.* Из страны Белаго Солнца. С. 205.

Глава 4.

КВЖД и белая эмиграция в Китае (1931–1945 гг.)

4.1. Китайско-Восточная железная дорога в советско-японских отношениях в первой половине 30-х гг. XX в.

С середины 20-х гг. XX в. во внешнеполитическом курсе Токио все большее значение приобретали маньчжурское и монгольское направления. Эти территории были крайне важны для Японии как огромный рынок сбыта*, важный источник сырья и полезных ископаемых** и широкое поле для вывоза капитала. В 1930 г. японские капиталовложения в Маньчжурии составили 73 % всех иностранных капиталовложений, остальные 23 % приходились на долю СССР (КВЖД[1]). Поэтому в этот период – конец 20-х–начало 30-х гг. XX в. – японское МИД определило Маньчжурию и Монголию как «жизненно важную линию»[2].

Путь к выходу из финансового кризиса и внутренних трудностей правящие круги Японии традиционно искали в активизации грабительской политики в Китае. В то время колонизация Маньчжурии как плацдарма для дальнейшего наступления на Китай встретила стойкое сопротивление китайского национального капитала, под давлением которого из повиновения начал выходить даже такой верный союзник Японии как маршал Чжан Цзолинь. В 1926–1927 гг. японская экспансия в Маньчжурию оказалась в состоянии очевидного кризиса. Поэтому японское прави-

---

* В 1930 г. японский экспорт сахара – 14%, хлопчатобумажных тканей – 12%, машин и оборудования – 37% от общего объема экспортных поступлений в Маньчжурию.

** Импорт в Японию из Маньчжурии: 76% бобовых культур, 64% угля, 46% чугуна (История войны на Тихом океане. Т. 1. С. 169).

тельство немедленно воспользовалось приходом к власти Чан Кайши в апреле 1927 г., чтобы попытаться окончательно закрепиться в Маньчжурии и Внутренней Монголии. Премьер-министром страны в 1927 г. стал лидер буржуазно-помещичьей партии Гиити Танака, сумевший оставить за собой и портфель министра иностранных дел. Для выведения Японии из «национального кризиса» кабинет Танака считал необходимым активизировать наступательную политику в Китае.

Летом 1927 г. в Токио под председательством Танака состоялась серия совещаний, на которых была рассмотрена и принята программа поэтапного осуществления широкой японской экспансии в Китае и в Азии в целом: основным принципом политики Токио в Китае провозглашалось «обеспечение мира» в Восточной Азии и достижение «сопроцветания» Японии и Китая. При этом были четко разграничены собственно Китай, Маньчжурия и Внутренняя Монголия, последние же определялись как имеющие жизненно важное значение для «национальной обороны» и «национального существования» самой Японии. Поскольку в конце 20-х гг. XX в. японская экспансия наталкивалась на все более упорное противодействие китайского капитала и местной администрации, то японское правительство неуклонно вело дело к отторжению Маньчжурии и установлению там своего безраздельного политического контроля[3].

Активная политика правительства Танака в отношении Китая была конкретизирована на Восточной конференции 27 июня – 7 июля 1927 г. В работе конференции участвовали руководители военного министерства, Квантунской армии и Генерального штаба, сотрудники МИД Японии. На конференции была разработана «Программа действий в Китае». Суть этой программы была изложена в докладе Г.Танака императору, известном теперь под названием «Меморандум Танака» от 25 июля 1927 г.[4]. Опубликованный в китайской печати в 1929 г. Меморандум был отвергнут Японией. Японские историки, авторы «Истории войны на Тихом океане» (М., 1958) указывают, что этот документ преподносился мировой общественности как доказательство агрессивного характера японской политики в Азии, однако, некоторые его детали содержали фактические ошибки. В целом же, как отмечал исследователь Сигемицу Мамору, «возникшее вслед за этим положение в Восточной Азии и сопутствующие ему действия Японии развивались в точном соответствии с “Меморан-

думом Танака"». В этом документе* определялись стратегические цели «позитивной политики» Японии в Маньчжурии и Монголии: «...Для того, чтобы завоевать Китай, мы должны сначала завоевать Маньчжурию и Монголию. Для того, чтобы завоевать мир, мы должны сначала завоевать Китай. Если мы сумеем завоевать Китай, все остальные малые азиатские страны, Индия, а также страны Южных морей будут нас бояться и капитулируют перед нами. Мир тогда поймет, что Восточная Азия наша, и не осмелятся оспаривать наши права»[5]. Далее автор утверждал, что «Маньчжурия и Монголия – не китайские территории», а признание Японией суверенитета Китая над этими территориями объявляли ошибкой. Крайне важное место в осуществлении «позитивной политики» Японии в Маньчжурии и Монголии Танака отводил железным дорогам, так как «транспорт – это основа государственной обороны, это гарантия победы и оплот экономического развития»[6]. Помимо необходимости постройки в ближайшем будущем пяти новых железных дорог в Маньчжурии и Монголии, Танака считал необходимым вытеснение «красной России» с КВЖД, мощь которой чрезвычайно трудно сокрушить, и достижение «преимущественного права на предоставление займа Китаю» на выкуп КВЖД[7].

Реализация плана Танака началась 18 сентября 1931 г. В этот день около 22 часов в Лютяогоу, севернее Мукдена, произошел взрыв, причем настолько незначительный, что даже не помешал своевременному прибытию поезда из Чанчуня. Произведенная японской агентурой провокационная акция была использована Токио в качестве повода для вторжения в Северо-Восточный Китай. Ссылаясь на необходимость охраны железной дороги, японская армия в Маньчжурии немедленно (через час после взрыва) начала военные действия. Утром 19 сентября 1931 г. над Мукденом уже развивался государственный флаг Японии. В течение нескольких следующих месяцев японские войска оккупировали всю Маньчжурию и начали концентрироваться на границе с СССР. По мнению японских историков, авторов «Истории войны на Ти-

---

* Этот документ был получен советской разведкой благодаря блестяще проведенным операциям резидентур в Сеуле (И.А.Чичаев) и Харбине (И.Т.Иванов-Перекрест). См. аодробнее: Очерки истории российской внешней разведки. В 6 т. Т. 2: 1917–1933 гг. – М., 1996. С. 252–257; *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. С. 142–145.

хом океане», именно этот взрыв послужил «сигналом, возвестившем о начале II мировой войны, которая длилась 15 лет»[8].

Нанкинское правительство не решилось оказать сопротивление агрессору: войскам Чжан Сюэляна было приказано без боя отойти в Северный Китай. 19 сентября 1931 г. на первом заседании 65-й сессии Совета Лиги Наций китайский делегат Ши Чжаоцзи (Альфред Ши) не протестовал против японской интервенции, пообещав только держать Совет Лиги в курсе. Лишь 21 сентября 1931 г. Китай обратился в Лигу Наций с официальным протестом против японского вторжения и с просьбой принять все меры для сохранения мира в Маньчжурии[9]. 22 сентября была принята «Декларация г. Лерруса, председателя Совета Лиги Наций», в которой было заявлено, что Совет не может разобраться в происходящем из-за имеющихся разногласий в сообщениях обеих сторон, а последним было предложено воздержаться от выступлений. Совет обратился к Японии с призывом вывести свои войска из Маньчжурии до 16 ноября 1931 г., но Токио проигнорировал это обращение[10].

Только 10 декабря 1931 г. Лига Наций приняла решение направить в Маньчжурию для «изучения положения и выработки рекомендаций... комиссию обследования» (т. н. Комиссия пяти). В качестве членов комиссии Совет 14 января 1932 г. утвердил лорда В.Р.Литтона (глава комиссии, представитель Великобритании), графа Альдрованди (Италия), дивизионного генерала Клоделя (Франция), генерал-майора Маккоя (США) и доктора Шнее (Германия). Япония и Китай были представлены в комиссии экспертами-консультантами. Комиссии было поручено «произвести изучение на месте и доложить Совету обо всех обстоятельствах, которые, затрагивая международные отношения, угрожают нарушить мир между Китаем и Японией или доброе согласие между ними, от которого зависит мир»[11].

Тем временем шло оформление позиций крупнейших держав мира по т. н. «маньчжурскому вопросу». Государственный секретарь США Г.Л.Стимсон направил 7 января 1932 г. правительствам Японии и Китая ноты идентичного содержания с изложением отношения США к японской оккупации Маньчжурии. Документ получил название «доктрины непризнания»*. Американское прави-

---

* В историографии этот документ также именуется «доктриной Гувера» или «доктриной Стимсона».

тельство заявило, что не признает и не будет признавать договоров или созданных де-факто положений, «которые могут нанести ущерб договорным правам США или их гражданам в Китае»[12].

В меморандуме министерства иностранных дел Великобритании от 1 февраля 1932 г. обосновывалась необходимость проводить в отношении Японии дружественную политику. В качестве центральной проблемы дальневосточного кризиса выделялась Маньчжурия, в которой английские эксперты называли две сферы влияния: СССР (России) с центром в Харбине и Японии в Южной Маньчжурии. Лондон отмечал, что Япония стремилась установить контроль над всей Маньчжурией, поскольку имеет там «жизненные интересы». Для этого ей необходимо создать в Северо-Восточном Китае «буферное» государство, независимое от Китая. Британские политики считали необходимым удовлетворить притязания Японии на отторжение Маньчжурии от Китая, тем более, что фактически она 15 последних лет была независима от него[13].

Французское правительство получило от Токио (через военного советника японской делегации в Лиге Наций Кобаяси) предложение осуществить «тесное сближение» между Францией и Японией, что «дало бы Франции ценную гарантию против России; оно обеспечило бы безопасность Индо-Китая от угрозы коммунизма» и т. п. Французский делегат в Лиге Наций Массигли, хотя и уклонился от ответа на это предложение, тем не менее заявил: «Япония знает, что французское правительство одушевлено заботой сотрудничать с ней по возможно максимальному числу вопросов. Оно неоднократно доказало это в Женеве, и с тех пор, как разразился китайско-японский конфликт, французские представители в Совете Лиги Наций дали неоспоримые доказательства своей доброй воли»[14].

Япония, тем временем, не встречая организованного сопротивления гоминьдановских войск и при молчаливом согласии США, Англии, Франции и других капиталистических государств, продолжала оккупацию Северо-Восточного Китая. 3 января 1932 г. японские войска заняли последний опорный пункт Китая в Маньчжурии – город Цзиньчжоу. В течение каких-нибудь трех месяцев японская армия полностью овладела тремя провинциями на северо-востоке Китая. Такой быстрый захват Маньчжурии стал возможен благодаря выгодной для Токио международной обстановке, бессилию и нежеланию Лиги Наций воспрепятствовать агрессии, внутриполитическому положению Китая, истерзанного граждан-

ской войной. Даже после возникновения «маньчжурского инцидента» (так именуется в японской историографии события осени 1931 г.) гоминьдановское правительство, несмотря на требования Чжан Сюэляна, не только не направило ни одного солдата против японских войск, но начало свой очередной поход против КПК.

Японское правительство, стремясь к «правовому» оформлению своей оккупации Маньчжурии, инспирировало создание там нового государственного объединения. 1 марта 1932 г. сформированное японцами коллаборационистское правительство Северо-Восточного Китая издало «Декларацию о независимости нового Монголо-Маньчжурского государства», в которой оно объявлялось окончательно отделенным от Китая. Накануне, 29 февраля 1932 г. Всеманьчжурское совещание провозгласило Верховным правителем этого государства последнего императора династии Цин – Пу И, незадолго до этого перевезенного японцами тайком из его резиденции в Тяньцзине. Столицей Маньчжоу-го был объявлен город Чанчунь, переименованный в Синьцзин (Новая столица). Позже, 1 марта 1934 г. Маньчжоу-го было провозглашено «Маньчжурской империей» – Маньчжоу-диго, а с 1 марта 1937 г. – наследственной монархией с императором Пу И во главе[15].

15 сентября 1932 г. японское правительство подписало с Маньчжоу-го японо-маньчжурский протокол, который легализовал японские экономические и политические интересы в Маньчжурии. Он состоял из двух статей: Япония признавала «факт образования независимого государства Маньчжоу-Го, созданного в соответствии со свободным волеизъявлением народа». Маньчжоу-го, со своей стороны, признавало права и интересы Японии и японских подданных на территории Маньчжурии. В целях совместной обороны Япония «вводит на территорию Маньчжоу-Го необходимое количество войск»[16].

Таким образом, Япония поставила комиссию Литтона перед свершившимся фактом – новым государственным образованием в Северо-Восточном Китае, созданным на основе якобы «свободного волеизъявления» народа. Сама же комиссия только 14 марта 1932 г. прибыла в Китай. С 20 апреля по 4 июня 1932 г. она находилась в Маньчжурии, откуда выехала в Пекин, затем в Токио, а в конце июля возвратилась в Пекин для составления доклада, который был опубликован 1 октября 1932 г.[17]

В докладе указывалось, что основная политическая и административная власть в государстве Маньчжоу-го находится в руках

японских чиновников и советников, которые фактически «вынуждены осуществлять во всех важных проблемах директивы официальных японских властей». Доклад констатировал, что «большинство китайского населения враждебно или индифферентно к Маньчжоу-Го» и даже среди некоторых групп национальных меньшинств, оказывающих известную поддержку «правительству», «нет групп, которые были бы охвачены полным энтузиазмом»[18]. Подчеркивая сложность проблемы, доклад отвергал как неудовлетворительное предложение о восстановлении статус-кво анте, а равно и предложение о сохранении «Маньчжоу-Го». В докладе отмечалось, что «другие державы мира, кроме Японии и Китая, также имеют первостепенные интересы, подлежащие защите при китайско-японском конфликте»[19].

Комиссия предложила начать переговоры между Японией и Китаем и созвать конференцию «из представителей китайского и японского правительств и из двух делегаций, представляющих местное население». Конференция должна была и согласовать текст китайско-японского договора о ненападении, согласительной процедуре и арбитраже[20].

6 декабря 1932 г. доклад комиссии Литтона начал обсуждаться на специальной ассамблее Лиги Наций. В конце концов 9 декабря он был передан на рассмотрение «Комитета 19»*. Комитет выработал проекты двух резолюций Ассамблеи, которые были сообщены Японии и Китаю 15 декабря 1932 г. Японское правительство заняло отрицательную позицию, потребовав признания «государства Маньчжоу-Го», поэтому переговоры «Комитета 19» с правительствами Японии и Китая не дали результатов. 24 февраля 1933 г. «Комитет 19» представил свой доклад Ассамблее Лиги Наций, в котором было подтверждено заключение комиссии Литтона и полностью воспроизведены содержавшиеся в нем «принципы и условия» урегулирования. Комитет также рекомендовал открыть переговоры между сторонами при содействии очередного комитета – на сей раз из представителей 12 государств – членов Лиги[21].

Япония не желала подчиняться никаким рекомендациям мирового сообщества. Не получив признания «свершившегося фак-

---

* *«Комитет 19»* был создан еще 11 марта 1932 г. с целью продолжать от имени Ассамблеи «примирительную процедуру» в японо-китайском конфликте; состоял из Председателя Ассамблеи Лиги Наций, членов Совета и 6 членов, избранных Ассамблеей.

та», т. е. создания Маньчжоу-го, она в знак протеста против «непонимания ее исторической миссии в Азии» 27 марта 1933 г. вышла из Лиги Наций[22]. А 31 мая 1933 г. японо-китайским соглашением, подписанным в Тангу, был подтвержден официальный отказ нанкинского правительства от Маньчжурии[23].

Оккупация Японией Северо-Восточного Китая создала новую ситуацию как в международных отношениях на Дальнем Востоке в целом, так и в советско-китайских и советско-японских отношениях в частности. Эти изменения в первую очередь коснулись проблемы КВЖД.

Сразу же после мукденских событий, 19 и 22 сентября 1931 г. заместитель наркома по иностранным делам Л.М.Карахан имел беседы с послом Японии в СССР Коки Хирота. Советский дипломат выразил серьезную обеспокоенность своего правительства действиями Японии в Маньчжурии. Карахан подчеркнул, что события «происходят в пограничной с Союзом области... военные операции приблизились к КВЖД» и «будут иметь самое непосредственное влияние на нормальную работу дороги и на положение в полосе отчуждения»[24]. Японский посол, со своей стороны утверждал, что японским войскам «дан специальный приказ ни в коем случае не наносить какого-либо ущерба КВЖД»[25].

Однако на деле ситуация была совершенно иной. Японские военные власти считали КВЖД, остававшуюся в совместном советско-китайском управлении главной помехой для полного превращения Маньчжурии в свою колонию. Поэтому с первых дней оккупации ТВП японское командование делало попытки поставить дорогу под свой контроль и подчинить ее своим интересам, на первых порах – для перевозки войск из Южной Маньчжурии. В связи с продвижением японцев к КВЖД Москва дала советским членам правления указание о том, чтобы «продолжать проводить принцип нейтралитета и ни в коем случае не соглашаться на перевозку на фронт той или иной воюющей стороны по КВЖД»[26]. Эта директива, естественно, стала серьезной помехой для осуществления планов японского командования. Поэтому Токио решил напомнить СССР о своем нейтралитете во время советско-китайского конфликта 1929 г. и о существовавшем тогда запрете перевозить китайские войска по ЮМЖД. В качестве ответной услуги японское правительство требовало разрешить перевозку японских частей по КВЖД. 20 ноября 1931 г. нарком иностранных дел М.М.Литвинов заявил Хирота о недопустимости сравнения ситуа-

ции 1929 г. с событиями в Маньчжурии осенью 1931 г., т. к. «Советский Союз не собирался оккупировать, сменять власть в Маньчжурии и т. д. После выполнения ограниченной задачи – разоружение нападавших и прекращение дальнейших нападений – советские войска были оттянуты на территорию СССР»[27].

Между тем японские власти не оставили попыток использовать КВЖД для завершения оккупации Северо-Восточного Китая. 12 января 1932 г. посол в Японии А.А.Трояновский сообщил в НКИД просьбу премьер-министра Индукаи воздействовать через советскую часть правления КВЖД на охранные войска дороги для подчинения их генералу Си Ся*[28]. Таким образом, речь шла о передаче всей охраны дороги в руки японцев.

В январе 1932 г. войска генерала Си Ся при активном участии японцев предприняли наступление на Харбин и в начале февраля взяли его, оттеснив войска старогиринцев на восток по линии КВЖД. Японские правящие круги объясняли открытые военные действия на территории другого государства «интересами защиты жизни и имущества японских подданных в Харбине»[29]. В январе 1932 г. японский консул в Харбине предпринял еще несколько попыток получить у вице-председателя КВЖД С.М.Кузнецова разрешение на перевозку войск по дороге[30]. После очередного отказа японские военные власти изменили тактику – просто захватили конечный пункт КВЖД – станцию Куаньчэнцзы. 28 января 1932 г. в 18 часов в Куаньчэнцзы прибыло два сформированных японцами эшелона в полном боевом снаряжении, с орудиями и пулеметами. Захват станции сопровождался насильственным занятием квартир советских граждан, было арестовано 6 советских служащих дороги (позже освобождены)[31]. И тогда советская сторона вынуждена была пойти на уступки. Л.М.Карахан в беседе с Хирота 30 января 1932 г. так определил советскую позицию в отношении военных перевозок: «Если китайские власти находят возможной перевозку японских войск к району Харбина, то советская сто-

---

* *Генерал Си Ся* – бывший начальник штаба китайских войск в провинции Гирин. 26 сентября 1931 г. провозгласил независимость провинции от нанкинского правительства, а себя – ее генерал-губернатором. Позже – военный министр в правительстве Маньчжоу-го. Другая часть войск Гиринской провинции во главе с Дин Чао осталась верна Нанкину и образовала свое правительство в Харбине (т.н. «старогиринцы»).

рона – не против, если интересы КВЖД не будут нарушены»[32]. В телеграмме «четверке»* от 2 февраля Карахан требовал сообщить «прессе и китайцам», что согласие на пропуск японских войск по КВЖД возможен только при «отсутствии возражений» со стороны местной администрации[33]. Среди китайской части правления дороги царила паника. Председатель правления КВЖД Ли Шаоген просил Кузнецова удовлетворять все просьбы Японии, так как «японцы его предупредили, что все права Китая на КВЖД перейдут к новому государству»[34]. Уже в феврале 1932 г. японцы начали диктовать свои условия правлению КВЖД. Так, японские военные власти потребовали заключить соглашение о перевозках по КВЖД на следующих основаниях: охрана дороги возлагалась на японские войска – до организации новой китайской охраны, причем японское командование получало в свое распоряжение бронепоезда, имеющиеся на КВЖД. Хотя советские члены правления были против принятия подобных требований, китайская сторона согласилась на все[35]. Японцы фактически становились единственными хозяевами КВЖД: отстоять свои права на дороге Советский Союз мог только с помощью военной силы, а Москва стремилась всеми мерами избежать вооруженного конфликта с Японией. Дальнейшее развитие событий в ОРВП это подтвердило.

С середины февраля 1932 г. японское командование уже больше не спрашивало разрешения, а просто требовало у правления КВЖД отправки воинских эшелонов в различные пункты КВЖД – «для защиты японских резидентов». Так, в двух телеграммах** «четверки» в НКИД от 22 февраля (осталась всего неделя до провозглашения Маньжоу-го) сообщалось о «просьбе» японцев к правлению дать 17 эшелонов для перевозки японских войск в Имяньбо и «дальше к Пограничной»[36]. Крайне обеспокоенное развитием событий в Маньчжурии, советское руководство пыталось добиться обсуждения «вопросов о переброске япон-

---

* *«Четверка»* – с января 1931 г. основные документы по КВЖД отправлялись из Харбина в Москву за подписью 4 лиц: генконсула в Харбине, вице-председателя правления, управляющего КВЖД, заместителя вице-председателя. С апреля 1931 г. документы подписывались только первыми тремя, но подпись «четверка» по традиции сохранилась. В 1932 г. – М.М.Славуцкий, С.М.Кузнецов, Ю.В.Рудый.

** Телеграммы из Харбина этого периода все идут под грифом «вне всякой очереди».

ских войск к советской границе» не на правлении КВЖД, а на межгосударственном уровне, поскольку эти вопросы «являются не коммерческими, а сугубо политическими и затрагивают договоры, существующие у СССР с Китаем»[37]. До этого советское правительство «в виде исключения и временной меры» согласилось, как сообщил Л.М.Карахан 27 февраля 1932 г., дать указание советской части правления КВЖД о разрешении «перевезти ограниченное количество японских войск из Харбина... в крайнем случае до станции Хайлин»[38].

13 марта 1932 г. министр иностранных дел Маньчжоу-го послал в адрес М.М.Литвинова телеграмму, в которой извещал о создании маньчжурского государства, заявлял о признании этим государством международных обязательств Китайской Республики и предлагал установить «формальные дипломатические отношения». Однако прямого ответа на данное предложение Москва не дала. 23 марта чиновник советского генконсульства в Харбине посетил начальника дипломатического отделения в этом городе только для того, чтобы сообщить о получении этой телеграммы Москвой[39]. С точки зрения международного права существование консульских отношений, как отмечает исследователь Р.А.Мировицкая, вовсе не означает дипломатического признания того или иного государственного образования. И когда в 1933 г. японское правительство и маньчжурские власти вновь подняли перед советским правительством вопрос об обмене послами между Маньчжоу-го и СССР, последний ответил отказом[40]. Однако это не мешало Москве поддерживать фактически дипломатические отношения с Маньчжоу-го. Так, Советский Союз разрешил маньчжурским властям открыть 5 консульств, в том числе и в Москве. Столько же существовало советских консульств в Маньчжурии. НКИД вполне логично объяснял этот шаг «практической необходимостью поддерживать фактические отношения с той властью, которая существует в настоящее время в Маньчжурии, где имеется наша дорога, где мы имеем десятки тысяч наших граждан, где мы имеем 5 наших консульств и где, кроме власти Маньчжоу-Го, нет никакой другой, с кем можно было бы разговаривать и вести дела»[41].

Что же касается отношений с нанкинским правительством, то здесь налицо некоторое изменение позиции руководства Гоминьдана в отношении СССР как из-за успешной экспансии Японии в Северо-Восточном Китае, так и из-за занятой советским прави-

тельством позиции в этой ситуации. В различных общественных кругах, по мнению Р.А.Мировицкой, (от крайне правых до коммунистических) широко обсуждалась проблема возможности «спасения Китая» с помощью Советского Союза. Бесспорным представлялось мнение, что СССР должен противодействовать Японии, хотя бы из-за КВЖД. При различных посылках китайских коммунистов и китайской буржуазной общественности характерен общий подход к проблеме разрешения национальных трудностей Китая - усилия возлагались не на борьбу китайского народа и активизацию его сил для изгнания интервентов, а на СССР[42].

В июне-июле 1932 г. китайская сторона начала разговоры о восстановлении дипломатических отношений. 12 декабря 1932 г. дипломатические отношения Советского Союза и Китайской Республики были восстановлены путем обмена нотами в Женеве между Ян Хойцином (В.В.Иен, руководитель делегации Китая на конференции по разоружению) и наркомом иностранных дел СССР М.М.Литвиновым[43]. Однако, как сообщал уже в 1934 г. посол при нанкинском правительстве Д.В.Богомолов, руководство Гоминьдана не было готово идти ни на какие конкретные шаги для развития советско-китайского сотрудничества[44].

Япония крайне болезненно реагировала на восстановление советско-китайских дипломатических отношений. Корреспондент ТАСС сообщал из Токио 13 декабря 1932 г., что представитель японского МИД заявил, что Китай «совершил большую ошибку, восстановив дипломатические отношения с Советским Союзом» и что «Япония относится крайне неблагожелательно к восстановлению тесного сближения между СССР и Китаем»[45].

Несмотря на занятую Москвой позицию нейтралитета и невмешательства в японо-китайский конфликт в Маньчжурии, Советский Союз неизбежно оказывался втянутым в него. Характерный пример - ситуация с армией генерала Су Бинвэня. 27 сентября 1932 г. «армия спасения Родины» под командованием Су Бинвэня, расположенная в северо-западной части Маньчжурии, выступила против японских войск и властей Маньчжоу-го. Японцам удалось подавить выступление. Войска Су Бинвэня 5 декабря 1932 г. были вытеснены на территорию СССР. В переданном совконсульству в г. Маньчжурия письме генерал Су сообщал советскому правительству, что «вынужден отступить на советскую территорию, разоружился добровольно и просит Советское правительство разрешить всем эвакуироваться через СССР в Китай».

Всего на территорию СССР перешло 2 890 военных и 1 200 гражданских лиц (в том числе женщины и дети). Все они были интернированы и, в основном, содержались в районе Томска. В начале января 1933 г. из Маньчжурии перешло еще 5 тыс. китайцев с генералами Ли Ду и Вань Дэминем во главе. Затем в СССР появился и генерал Ма Чжаньшань[46].

В декабре 1932 г. японцы просили выдать генерала Су и всю его армию японским военным властям. Л.М.Карахан заявил об официальном отказе советского правительства и выразил возмущение подобной просьбой Токио, напомнив, что СССР никогда не требовал выдачи «десятков тысяч вооруженных белогвардейцев, борющихся на территории Маньчжоу-Го против СССР»[47]. Китайское командование во главе с Су Бинвэнем было приглашено в Москву. На московском вокзале китайским воинам-патриотам была устроена торжественная встреча. В феврале-марте 1933 г. интернированные китайцы были репатриированы в Китай: гражданские лица – пароходом через Владивосток, военные – через Среднюю Азию в Синьцзян, генерал Су – выехал в Китай через Европу[48].

После провозглашения «независимого» Маньчжоу-го японские власти стали готовиться к дальнейшему продвижению в Северный Китай и Внутреннюю Монголию. В январе 1933 г. японцы захватили Шаньхайгуань, в марте – Жэхэ. По соглашению о перемирии, заключенному 31 мая 1933 г. в г. Таньгу, из провинции Хэбэй выводились войска Чжан Сюэляна, а северная часть этой провинции объявлялась «демилитаризованной зоной», т. е. нанкинское правительство фактически утрачивало здесь контроль. Официально был подтвержден отказ Нанкина от Маньчжурии, хотя последний официально Маньчжоу-го не признал. Японские войска оставались в Маньчжурии на неопределенный срок. Став фактически хозяином положения в Северо-Восточном Китае, Япония вплотную занялась проблемой КВЖД. Формально дорога теперь должна была находиться в совместном советско-маньчжурском управлении – раз правительство Маньчжоу-го приняло на себя все обязательства Китайской Республики, на деле японское военное командование и маньчжурские власти сделали все, чтобы изгнать СССР с КВЖД. Для достижения этой цели Токио использовал все средства. С одной стороны, японское правительство зондировало почву для начала переговоров с СССР о продаже КВЖД, с другой – маньчжурские власти организовывали

бесконечные антисоветские провокации, арестовывали советских граждан, препятствовали нормальному функционированию дороги и т. п. Делалось это с единственной целью – оказать давление на позицию СССР в вопросе о КВЖД.

10 февраля 1932 г. министр земледелия Японии Ямомото Тэйдзиро заявил А.А.Трояновскому, что японское правительство желает «сблизиться политически и экономически с СССР» и что он мог бы получить от премьер-министра Индукаи санкцию на частный обмен мнениями с Трояновским по этим вопросам. Советский посол ответил, что СССР уже сделал шаг в сторону сближения с Японией, предложив заключить пакт о ненападении, но не получил ответа. 18 марта Трояновского посетил промышленник Ямомото Дзиотаро, который в частном порядке и конфиденциально сообщил, что японский кабинет решил образовать несколько комиссий для обсуждения японо-советских отношений и что он хотел бы предварительно обсудить с советским послом несколько вопросов «откровенно». В их числе он назвал идею «амальгамации ЮМЖД и КВЖД с объединением их в одно акционерное общество с участием в качестве акционеров японских, китайских (т. е. маньчжурских) и советских представителей». Трояновский ответил, что эта идея для него абсолютно новая и что такой вопрос может быть разрешен «только в свете урегулирования общих отношений»[49].

В дальнейшем (с 13 мая) обсуждение этой проблемы продолжил японский промышленник Фудзивара: основным стал вопрос о продаже КВЖД. Во время первой встречи Фудзивара заявил, что он встречается с Трояновским по предложению военного министерства, хотя во время последующих бесед он указывал, что военные круги не проявляют заинтересованности в этом вопросе. Однако 14 октября 1932 г. Фудзивара сообщил, что японские военные круги «окончательно пришли к решению» о желательности начать через него переговоры о КВЖД. 19 ноября 1932 г. Фудзивара был рекомендован министром иностранных дел Японии графом Утида Трояновскому в качестве официального представителя для ведения переговоров о КВЖД[50]. В то же время вопрос о продаже КВЖД поднимался в беседах японского посла в Москве К.Хирота с заместителем наркома иностранных дел Л.М.Караханом[51]. Соглашаясь на неофициальный обмен мнениями о продаже КВЖД, советская сторона исходила из стремления ликвидировать источник конфликтов, которые умышленно со-

здавались японо-маньчжурской стороной с целью обострения советско-японских отношений и подготовки почвы для развязывания войны против СССР[52].

Начало новой цепи провокаций на КВЖД и массовых арестов советских граждан положило т.н. «дело Базанова». 31 марта 1932 г. некто Базанов был арестован на харбинском вокзале с полным чемоданом, по утверждению местных властей, взрывчатых веществ. На допросе он якобы сознался, что прибыл в Харбин из Владивостока с целью создания «беспорядков в Северной Маньчжурии»[53]. Затем японская агентура попыталась взорвать железнодорожный мост на Сунгари[54], предприняла ряд других провокаций, намереваясь таким образом «обосновать» развернувшиеся репрессии против советских граждан и парализовать коммерческую деятельность КВЖД. 8 апреля 1932 г. в Харбине были арестованы 9 служащих и рабочих КВЖД. Генконсул СССР в Харбине М.М.Славуцкий передал в НКИД: «Полиция нам «дружески» сообщила, что арест произведен в связи с делом Базанова по распоряжению японской жандармерии, помимо полицейского управления». Из последующих сообщений «четверки» видно, что широкой кампанией арестов, диверсий и провокаций японское командование стремилось деморализовать советских рабочих и служащих КВЖД, сорвать нормальную деятельность дороги[55].

С середины 1932 г. маньчжурские власти начали захватывать собственность КВЖД, тем самым нарушая имущественные права СССР в Маньчжурии. 7 июля 1932 г. была захвачена перевалочная пристань КВЖД*. Эта операция была проведена отрядом японских военных и китайских полицейских[56]. Начатые переговоры о новом соглашении по пристани были фактически сорваны властями Маньчжоу-го в конце 1932 г. А 11 апреля 1933 г. японские военные чины заняли контору перевалочной пристани, вывесили над зданием японский (!) флаг и поставили японский караул[57].

---

* В марте 1928 г. (после захвата пристани в 1926 г.) харбинское коммерческое агентство КВЖД и управление речного транспорта Северо-Восточной эскадры подписали соглашение, по которому КВЖД ежегодно выплачивала определенную сумму штабу Северо-Восточной эскадры за «содействие в работе коммерческого агентства». Но 1 апреля 1932 г. штаб Северо-Восточной эскадры под давлением японцев отказался от пролонгации соглашения и потребовал передать пристань эскадре (ДВП СССР, 1932. Т. 15. С. 781).

Как уже отмечалось выше, советское правительство было вынуждено дать согласие на японские военные перевозки по КВЖД. Военные власти, обещавшие своевременно оплачивать эти перевозки, вовсе не собирались этого делать. В результате возникла огромная задолженность, ухудшавшая и без того тяжелое финансовое положение дороги, страдавшей от резкого сокращения коммерческих операций в результате военных событий в Маньчжурии. Власти Маньчжоу-го и японское командование бесцеремонно вмешивались в дела КВЖД. Так, они раздули совершенно искусственно созданный вопрос о паровозах серии «Е» (декапод), принадлежавших СССР. 124 паровоза были частью большой партии локомотивов этого типа, закупленных Российским правительством в США (в 1917 г.) и вследствие военной интервенции 1918–1919 гг. застрявших частично на КВЖД. Во всех документах Управления КВЖД, отчетах и статистических ежегодниках КВЖД до 1932 г. эти паровозы, как принадлежащие чужим дорогам, никогда не причислялись к инвентарю дороги. В 1932 г. маньчжурская часть Правления КВЖД стала требовать возвращения паровозов, оказавшихся на дорогах СССР, как собственности дороги[58], и пользовалось этим предлогом для создания еще больших сложностей. В заявлении советского правительства правительству Японии от 31 мая 1933 г. подчеркивалось, что вопрос о паровозах серии «Е» «властями Маньчжоу-Го при прямом содействии и поддержке японских чиновников и местных японских властей был использован как главный повод для насильственных односторонних и неправомерных действий, нанесших крупный ущерб интересам СССР»[59].

В начале апреля 1933 г. маньчжурские власти рядом насильственных действий попытались сорвать сообщение между дорогами СССР и КВЖД и создать затруднения для европейско-азиатского сообщения. Так, 7 апреля 1933 г. начальник пограничного полицейского отряда на станции Маньчжурия сообщил начальнику станции о прекращении прямого грузового сообщения в обе стороны на основании распоряжения министерства путей сообщения Маньчжоу-го. В письме от 10 апреля товарищ Председателя Правления КВЖД С.М.Кузнецов выражал Председателю Правления Ли Шаогэну возмущение подобным произволом, «прерывающим целиком не только прямое, т. е. беспересадочное и бесперегрузочное», но и перегрузное и всякое транзитное, а также прямое евроазиатское сообщение. Эти действия, как под-

черкивал Кузнецов, явились грубым нарушением контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД 1896 г., устава КВЖД 1896 г.* и Пекинского и Мукденского соглашений 1924 г.[60]

Однако маньжчурские власти не только проигнорировали все протесты советской стороны, но и пошли дальше. 10 апреля железнодорожная полиция станции Маньчжурия самовольно перевела с путей Забайкальской железной дороги на пути КВЖД 166 вагонов (в том числе 21 вагон с грузами), после чего забила костылями все стрелки, соединяющие пути КВЖД с Забайкальской железной дорогой и выставила охрану[61].

Такие же грубые нарушения имущественных прав СССР и попытки сорвать нормальную работу дороги наблюдались на восточной линии. В одном из многочисленных в этот период заявлений правительства СССР правительству Японии (от 16 апреля) подчеркивалось, что «восточная линия КВЖД в настоящее время совершенно дезорганизована в результате систематических нападений грабителей на поезда и железнодорожные сооружения, злоумышленных крушений поездов, нападений, грабежей, убийств, похищений советских граждан, работающих на КВЖД»[62].

31 мая 1933 г. полицейские власти станции Пограничная (в том числе и русский эмигрант надзиратель Новиков) вооруженной силой прервали прямое сообщение между КВЖД и Уссурийской железной дорогой, существовавшее на основании специального соглашения[63].

В то же время представители Маньчжоу-го пытались оспорить право собственности СССР на КВЖД. Так, председатель правления Ли Шаогэн в письмах от 20 и 22 апреля 1933 г. отрицал факт принадлежности КВЖД Советскому Союзу, в то время как его заместитель С.М.Кузнецов утверждал, что «КВЖД есть собственность СССР и лишь совместно управляема»[64]. Кузнецов доказывал, что «как Пекинский, так и Мукденский договоры исходят из того бесспорного факта, что КВЖД является собственностью СССР»[65]. Главный аргумент Кузнецова – ссылка на статью IX пункт 2 Пекинского договора о согласии правительства СССР на выкуп Китаем при посредстве китайского капитала КВЖД[66]. Если бы Советский Союз не являлся собственником дороги, то, по

* Являлись до сих пор действующими, так как не были выполнены статьи Соглашений 1924 г. об их пересмотре – из-за срывов советско-китайских переговоров китайской стороной.

мнению Кузнецова, китайская сторона не соглашалась бы на выкуп дороги (собственной) у СССР. Но в самом тексте Пекинского (равно как и Мукденского) соглашения нет ни слова о том, чьей собственностью является КВЖД. Четко оговорены лишь статьи совместного управления дорогой и ее «чисто коммерческий характер». Видимо, стороны сознательно уклонились от определения собственника дороги, чтобы достичь соглашения и подписать документ. По соглашению 1896 г. права России на дорогу были определены и ограничены строгими временными рамками. Соглашения 1924 г. относили решение важнейших вопросов по КВЖД и пересмотр условий Устава 1896 г. на рассмотрение так и не начавшей работу советско-китайской конференции. Поэтому все разговоры о праве собственности на дорогу только на основании текстов Соглашений 1924 г. достаточно относительны и принадлежат к сфере юридической казуистики. Да и сравнительно недавно, в 1930–1931 гг., китайское правительство было согласно начать переговоры о выкупе железной дороги. Несомненно одно: маньчжурские власти пытались аннулировать оба соглашения 1924 г. как базу сотрудничества и совместного управления дорогой и вытеснить СССР с КВЖД.

Этой цели - вытеснению СССР с КВЖД - была подчинена вся политика японского командования и зависимого от него правительства Маньчжоу-го на протяжении 1932 – начала 1935 гг. Особенно ярко это стремление проявилось в массовых незаконных арестах совграждан - служащих дороги. Делалось это с целью назначения на их должности угодных японцам и местным властям людей, прежде всего, из представителей русской эмигрантской колонии.

В этой ситуации советское правительство сочло наиболее разумным пойти на переговоры с правительством Маньчжоу-го о продаже КВЖД. В сложившихся условиях КВЖД уже не могла нормально функционировать и стала убыточной, а провокации в зоне дороги угрожали перерасти в крупный советско-японский конфликт. Москва, не считая возможным идти на обострение обстановки на Дальнем Востоке, приняла решение мирным путем урегулировать вопрос о КВЖД[67].

24 апреля 1933 г. состоялась продолжительная беседа Л.М.Карахана с послом Японии в СССР Ота, в ходе которой последний высказался за то, чтобы «заключить какой-нибудь акт политического характера» между СССР и Японией, под которым имел в

виду продажу Советским Союзом КВЖД и признание Маньжоу-го[68]. Переговоры с Ота по вопросу о КВЖД 2 мая продолжил М.М.Литвинов. Указав на «крайне ненормальное положение, созданное маньчжурскими властями на КВЖД» и согласившись с мнением Ота о необходимости «политического решения вопроса», Литвинов предположил, что Ота «имеет в виду выкуп КВЖД». Нарком заявил о согласии советского правительства продать КВЖД[69]. Позже Литвинов разъяснил для общественности советскую позицию, оценив создавшееся в результате действий маньчжурских властей положение на КВЖД как «серьезное» и «грозящее осложнить наши отношения как с Маньчжурией, так и с Японией», а в качестве одного из радикальных способов разрешения возникшего конфликта нарком назвал продажу КВЖД властям Маньчжоу-го[70]. При этом Литвинов подчеркнул, что «вся дорога – и полотно, и подвижной состав, и станционные здания, и прочие принадлежности дороги – были построены на кровные деньги народов нашего Союза», и советское правительство хочет «только одного – вернуть нынешнюю стоимость дороги»[71].

Известие о намерении Советского Союза продать КВЖД серьезно обеспокоило и расстроило нанкинское правительство. 8 мая 1933 г. посол Китая в СССР Ян Хойцинь (В.В.Иен) вручил Л.М.Карахану меморандум на имя наркома иностранных дел М.М.Литвинова. В нем, в частности, говорилось, что «все вопросы, касающиеся Китайско-Восточной железной дороги, должны по-прежнему регулироваться соглашениями, заключенными между Китаем и Советским Союзом в 1924 г., и должны решаться исключительно правительствами этих двух стран»[72]. На этом основании Нанкин заявлял, что любое соглашение о КВЖД, заключенное без его участия, «никогда не будет признано Китайским правительством»[73]. СССР попал в затруднительное положение. Во-первых, Москва сама до оккупации Маньчжурии требовала решения всех проблем КВЖД на основании соглашений 1924 г., и не могла не видеть справедливости требований Нанкина. Во-вторых, совсем недавно произошло восстановление дипломатических отношений СССР и Китая, последний откровенно стремился к улучшению советско-китайских отношений, пусть даже только желая использовать Советский Союз для борьбы с Японией. Как раз в это время советскому послу в Китае Д.В.Богомолову нанкинское правительство вручило проект пакта о ненападении между Китаем и СССР[74].

12 мая 1933 г. «Известия» напечатали заявление М.М.Литвинова для ТАСС по поводу китайского меморандума. Нарком отверг приведенные нанкинским правительством аргументы против продажи КВЖД властям Маньчжоу-го, сославшись на то, что «ни Пекинское, ни Мукденское соглашения, предоставляющие Китаю право досрочного выкупа КВЖД, не ограничивают право СССР на продажу дороги кому бы то ни было, а тем более той власти, которая существует в Маньчжурии и фактически осуществляет там права и обязанности, вытекающие для китайской стороны из Пекинского и Мукденского соглашений»[75]. Известный специалист по истории российско-китайских экономических отношений М.И.Сладковский, согласный с этим доводом наркома, указывал, что «по условиям соглашения 1924 г. китайское правительство участвовало лишь в совместном управлении КВЖД, которая оставалась собственностью Советского Союза»[76]. Однако с подобным утверждением трудно согласиться. Во-первых, оба соглашения 1924 г. (как уже указывалось) ничего не говорят о праве собственности (СССР и Китая) на КВЖД. Во-вторых, пункт 5 статьи IX Пекинского соглашения 1924 г. гласит, что «будущее Китайско-Восточной железной дороги будет определено Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой без участия какой-либо третьей стороны или сторон»[77]. Поэтому возражения нанкинского правительства представляются вполне справедливыми и основанными на соответствующих статьях Соглашений 1924 г. Более убедительно звучат доводы Литвинова, приведенные ниже и исходящие из реального положения дел в Маньчжурии. Нарком отметил, что «нанкинское правительство или подконтрольные ему власти перестали быть фактическими партнерами СССР на КВЖД уже свыше 18 месяцев. Они лишились возможности, по причинам от СССР независящим, осуществлять свои права и выполнять свои обязанности по выполнению Пекинского и Мукденского соглашений... Невыполнение нанкинским правительством возлагаемых на него Пекинским и Мукденским соглашениями обязанностей в продолжении 18 месяцев лишает его как формального, так и морального права ссылаться на эти соглашения»[78].

Поскольку 14 мая 1933 г. Ян Хойцинь от имени нанкинского правительства вновь выступил с возражениями по поводу продажи КВЖД, то 19 июня уже правительство СССР сделало заявление правительству Китая. Здесь советская сторона удачно ссы-

лалась на прецедент – «специальное соглашение о режиме КВЖД с тогдашним автономным Мукденским правительством, так как Китайское правительство оказалось не в состоянии добиться от Мукденского правительства выполнения последним обязательств Пекинского соглашения»[79]. Советское правительство утверждало, что «продажа КВЖД, если она состоится, ничем не заденет реальных интересов Китайского правительства»[80], если, конечно, не считать морального ущерба Китая как субъекта международного права. Далее в заявлении содержались призывы к Нанкину смириться с судьбой: «Если Северо-Восточные провинции, входящие ныне в состав Маньчжоу-Го, воссоединятся вновь с Китайской Республикой и признают суверенитет Китайского Правительства, то КВЖД, выкупленная Маньчжурским правительством, автоматически станет собственностью китайского государства. Если же воссоединение Маньчжурских провинций с Китаем не произойдет и суверенитет Китая над ними будет утрачен навсегда, то Китайскому правительству должно быть безразлично, кому будет принадлежать КВЖД – Советскому правительству или Правительству Маньчжоу-Го»[81].

Таким образом, попытка гоминьдановского правительства помешать переговорам СССР и Маньчжоу-го (а на деле, Японии) по поводу продажи КВЖД успеха не имела. Китайская Республика оказалась вне игры: судьбу КВЖД теперь определяли Советский Союз и Япония.

Тем временем советско-японское обсуждение проблемы КВЖД продолжалось. 29 мая 1933 г. советское правительство получило официальное сообщение Токио о том, что Япония готова «взять на себя труд по оказанию посредничества» в переговорах между СССР и Маньчжоу-го о продаже КВЖД. Правительство Маньчжоу-го также выразило готовность немедленно приступить к переговорам[82]. 3 июня Москва сообщила о согласии начать переговоры 25 июня[83].

Конференция по КВЖД открылась в Токио 26 июня 1933 г. В состав советской делегации входили: полпред СССР в Японии К.К.Юренев, заведующий II Восточным отделом НКИД СССР Б.И.Козловский, вице-председатель правления КВЖД С.М.Кузнецов. Власти Маньчжоу-го назначили уполномоченным своего посланника в Японии Дин Шиюаня и вице-министра иностранных дел Охаси (раньше был генконсулом Японии в Харбине). Японское правительство направило на конференцию наблюдате-

лей: заведующего 1-м отделом европейско-американского департамента МИД Ниси и сотрудника военного министерства Судзуки. В 1933 г. состоялось 6 официальных заседаний конференции: 26, 28 июня, 3, 5, 14 июля и 4 августа. Первые 2 заседания были посвящены протокольно-процедурным вопросам. 3 июля делегации зачитали меморандумы сторон.

Меморандум СССР состоял из 4 разделов, в которых весьма подробно определялись роль и значение КВЖД (1), выкупная сумма и методы уплаты (2), предусматривались меры обеспечения экономических интересов СССР (3) и интересов советских рабочих и служащих дороги (4). Советская сторона предполагала, что Маньчжоу-го должно выкупить следующее имущество КВЖД*: железную дорогу (главный путь 1 726 км общей протяженностью в 2 544,9 км); телеграф 2 567 км; паровозный и вагонный парк; все виды сооружений общей площадью 1 199 762 м²; мастерские, электростанция, телефонная станция в Харбине; речной флот с перевалочной пристанью в Харбине; земли и лесные концессии дороги, водопровод в Харбине; школьные и клубные помещения; медицинские и ветеринарно-санитарные учреждения; заводы, типографию и многое другое[84]. В этом же разделе подчеркивалось громадное международное значение дороги – в железнодорожном сообщении между Европой и Азией, огромная роль мощного хозяйственного комплекса КВЖД в хозяйственной жизни и экономическом развитии Северной Маньчжурии. Несмотря на все сложности в совместном советско-китайском управлении дорогой, КВЖД за 1924–1930 гг. принесла свыше 140 млн зол. руб. дохода (т. е. в среднем свыше 20 млн зол. руб. в год). Даже в 1932 г., несмотря на мировой экономический кризис и оккупацию Японией Северо-Восточного Китая, она принесла 11 млн зол. руб.[85].

Подчеркивая выкупную стоимость дороги, советская сторона определила совокупность расходов по сооружению и эксплуатации дороги до 1932 г. в 411 691 976 зол. руб., причем эта сумма не включала в себя дотации русского правительства на покрытие дефицита дороги в первые годы ее существования в размере 178 579 618 зол. руб. Понимая, что японцы не согласятся на такую цену, советская сторона снизила сумму до 250 млн (210 млн зол. руб. плюс 40 млн зол. руб. за принадлежащие дороге земельные

---

* В том числе и то, которое было в разное время незаконно и насильственно захвачено китайской стороной.

участки и лесные концессии)[86]. Советское правительство считало необходимым, чтобы КВЖД перешла к Маньчжоу-го со всем активом и пассивом, так как не хотело в дальнейшем удовлетворять могущие возникнуть претензии к КВЖД. Половина выкупной суммы (т. е. 125 млн зол. руб.) могла быть внесена товарами в течение 2 лет в 4 срока. Денежная часть (вторая половина выкупной суммы) – облигациями Маньчжоу-го, гарантированными японским правительством, причем 1/4 часть должна была быть уплачена немедленно наличными[87]. Маньчжурская сторона обеспечивала СССР свободный транзит по КВЖД на льготных условиях, прямое сообщение между советскими железными дорогами и КВЖД, применение к советским товарам, импортируемым по последней, режима наибольшего благоприятствования в отношении тарифов и пошлин[88]. За советскими гражданами должны были быть сохранены все права на имущество, расположенное в зоне КВЖД; семьи и имущество выезжающих в СССР перевезены за счет дороги; рабочим и служащим выплачено пособие в соответствии с существующими на дороге правилами. Замена советских рабочих и служащих могла быть проведена в течение не менее 2 лет после вступления маньчжурской стороны во владение дорогой[89].

Делегация Маньчжоу-го в этот же день предложила «Основные условия договора между Маньчжоу-Го и СССР об уступке прав последнего на Северо-Маньчжурской* железной дороге (бывшей КВЖД)», состоявшие всего из пяти коротких пунктов. Маньчжурская сторона предложила СССР «уступить Маньчжоу-Го все права, которые первый имеет на СМЖД и на ее побочные предприятия» за вознаграждение в 50 млн иен (!), причем передача дороги должна была быть завершена в течение 3 месяцев после подписания договора. Маньчжурская сторона требовала, чтобы правительство СССР было ответственно за все претензии к дороге – как возникшие до марта 1917 г., так и после (вплоть до момента подписания этого соглашения)[90]. Подобные предложения маньчжурской делегации нельзя иначе расценить как издевательские и грабительские, а цену за дорогу – как смехотворную. Можно только сопоставить эту сумму с ценой в 23 млн зол. иен, которую японское правительство было готово дать в 1917 г. Рос-

---

* Название КВЖД в Маньчжоу-го и Японии после сентябрьских событий 1931 г.

сийскому правительству за небольшой участок южной линии КВЖД (Куаньчэнцзы-Лаошаогоу) протяженностью всего в 103 км. В приложении ко всей выкупаемой линии КВЖД это – около 380 млн зол. руб. (1 зол. руб. = 1,04 зол. иена) против 50 млн бумажных иен[91].

Тем не менее, советская делегация не покинула переговоры, а продолжала искать пути выхода из тупика, надеясь достичь приемлемого компромисса. Надо отметить, что в этой ситуации советское правительство проявило недюжинное терпение и выдержку. Нельзя не согласиться с М.М.Литвиновым, который в отчетном докладе НКИД за 1933 г. утверждал, что «весь мир удивлялся нашему хладнокровию и долготерпению»[92].

На следующих заседаниях (4-м и 5-м) велись бесплодные дискуссии по вопросу о праве собственности СССР на КВЖД. Советская сторона утверждала «бесспорное право единоличной собственности СССР на КВЖД» на основании Пекинского и Мукденского соглашений и оговоренных в них пунктах контракта 1896 г. Маньчжурская сторона продолжала оспаривать это право и настаивала на принятии предложенной ею цены за КВЖД в 50 млн иен[93]. 4 августа 1933 г. (на 6-м заседании) советская делегация предложила перейти к деловому обсуждению вопросов, связанных с продажей дороги, выразив готовность снизить цену до 200 млн зол. руб.

С целью выхода из создавшейся тупиковой ситуации было решено перейти с 9 августа к форме узких, так называемых «промежуточных» совещаний при неполном составе делегаций. В 1933 г. состоялось 5 таких «промежуточных» совещаний (9, 12, 17, 23 августа и 22 сентября). 12 августа делегация СССР заявила о принципиальном согласии обсуждать вопрос пересчета курса золотых рублей в бумажные иены. 17 августа маньчжурская сторона предложила явно нереальный расчетный курс 26 иен за 1 зол. руб., что означало повторение ее первоначальной цены в 50 млн иен[94].

Переговоры шли трудно. Несмотря на постоянную уступчивость советской стороны и явное стремление Москвы найти взаимоприемлемое разрешение вопроса о КВЖД, маньчжурская делегация упорствовала, отстаивая явно неприемлемые для СССР условия, прежде всего, невероятно низкую выкупную сумму. Для оказания давления на советскую сторону и перелома хода переговоров в свою пользу, маньчжурские власти при откровенном

одобрении со стороны японцев устроили очередную недостойную выходку в Харбине.

Надо отметить, что советское руководство было информировано о готовящейся провокации заранее и попыталось ее предупредить. В сентябре 1933 г. в газете «Известия» было опубликовано очередное заявление советского правительства правительству Японии (нет ни одного заявления правительству Маньчжоу-го из-за формального непризнания его Москвой), в котором содержалось серьезное предупреждение в связи с намечаемыми маньчжурской стороной мерами по изменению порядка управления КВЖД. Источник информации не назывался. В заявлении указывалось, что власти Маньчжоу-го «предполагают грубо нарушить права, принадлежащие советскому управляющему дорогой, поставив его практически в зависимость от маньчжурского помощника» и «намечают ряд полицейских мероприятий против советских сотрудников КВЖД». Эти действия расценивались правительством СССР как «подготовляющийся захват дороги»[95].

Предупреждение силы не возымело. 24 сентября японские пограничники и маньчжурские полицейские арестовали в Харбине шестерых ответственных советских сотрудников дороги*. 26 сентября посол СССР в Японии К.К.Юренев сделал от имени своего правительства заявление японскому министру иностранных дел Хирота, в котором прямо объявил японцев в подготовке этого «беззаконного и насильственного вмешательства в деятельность законной администрации КВЖД». Более того, Юренев заявил о готовности советского руководства опубликовать документы, доказывающие, что «эти мероприятия представляют собой начало осуществления легально разработанного плана, принятого в Харбине на ряде совещаний при японской военной миссии с участием ответственнейших японских руководителей маньчжурской администрации»[96]. Всю ответственность за осуществление этого плана Советский Союз возложил на японское правительство. В заключение Юренев выразил оценку этих действий Москвой: «...Подобные действия японских властей в отношении КВЖД не могут не быть рассчитаны на срыв ведущихся переговоров о продаже КВЖД»[97].

---

* Были арестованы: начальник Службы тяги Калина, начальник Финансовой службы Кубли, начальник Главных мастерских Лавров, старший диспетчер Аблов, начальник ст. Маньчжурия Авраменко и начальник ст. Пограничная Катыль.

30 сентября 1933 г. секретарь советской делегации В.В.Железняков передал секретарю делегации Маньчжоу-го ответ на официальное предложение маньчжурской стороны встретиться «на прежних условиях». Представители СССР заявили, что «созыв совещаний в обстановке, созданной харбинским конфликтом, нецелесообразен и невозможен»[98]. Переговоры были прерваны, однако НКИД и советские дипломатические представители в Маньчжурии продолжали, хотя и без особых успехов, борьбу за освобождение арестованных и достижение компромисса с маньчжурскими властями на КВЖД. Главным советским условием возобновления переговоров в Токио было освобождение 6 арестованных и восстановление нормального порядка управления КВЖД[99].

Еще 26 сентября 1933 г. заместитель вице-председателя правления КВЖД П.А.Бандура направил председателю правления Ли Шаогэну письмо, в котором подчеркнул, что «аресты имели своей единственной целью устранение начальников служб и ряда старших агентов советского гражданства и замену их маньчжурскими гражданами». 28 сентября М.М.Славуцкий предупредил власти Маньчжоу-го, что «из плана арестов в целях захвата дороги ничего не выйдет» и что расчет на ускорение таким образом переговоров в Токио - «авантюра и исключительно серьезная ошибка, так как это приведет как раз к противоположному»[100]. В этот же день К.К.Юренев в беседе с К.Хирота выдвинул ряд серьезных обвинений Москвы в адрес японского кабинета: ответственность за харбинский инцидент была возложена на Японию; японская сторона была обвинена в сознательном затягивании и «беспредметной дискуссии» на переговорах в Токио; события в Харбине были оценены как «ярко враждебный акт в отношении СССР... чтобы вынудить нас на далеко идущие уступки»[101]. Хирота отмел все обвинения, утверждая, что, напротив, Токио чрезвычайно заинтересован в активизации переговоров по КВЖД. Также министр привел обычный аргумент о самостоятельности Маньчжоу-го и независимой от японского правительства деятельности маньчжурской администрации[102].

Правительства Японии и Маньчжоу-го заняли в этой ситуации откровенную и жесткую позицию: они никак не собирались удовлетворять законные требования СССР и реагировать на справедливые протесты. Оба правительства заявили, что «6 советских работников были арестованы на законном основании», это дело не носит политического характера, а является чисто судеб-

ным[103]*. Председатель правления КВЖД Ли Шаогэн отказался утвердить новых советских чиновников на должности арестованных, назначив на их места китайцев и русских эмигрантов[104].

Советское правительство однозначно расценило все происшедшее как «своеобразный способ захвата дороги»[105]. Законное возмущение вызывала и лицемерная позиция Токио, постоянно твердившего о том, что он не имеет никакого отношения к произволу властей независимого Маньчжоу-го. Правда, весь мир был другого мнения о маньчжурской «государственности». В этом отношении характерно высказывание М.М.Литвинова о том, что «Маньчжоу-Го не признано еще ни одним государством и всеми рассматривается исключительно как агентура японского правительства и японского командования в Маньчжурии»[106].

Поэтому Москва решила опубликовать несколько документов, которые должны были доказать всей мировой общественности, что насильственные действия на КВЖД, «принятые якобы во имя маньчжурского правосудия, были продиктованы японскими военными и административными агентами, которые этим путем хотели добиться от нас получения дороги за бесценок»[107].

9 октября 1933 г. советское правительство опубликовало в «Известиях» материалы, проливавшие свет на деятельность Японии в Маньчжоу-го и, в частности, ее роль в харбинских событиях. Всего было опубликовано 4 документа: донесение японского посла в Маньчжоу-го Хисикари министру иностранных дел в Токио от 4 сентября 1933 г.; два его донесения от 9 сентября; донесение японского генконсула в Харбине Морисима от 19 сентября 1933 г. В документах сообщалось о совещаниях японских дипломатов и маньчжурских чиновников в Государственном Совете Маньчжоу-го и в помещении японской военной миссии, на которых был выработан план конкретных действий в Харбине и на КВЖД. Этот план включал реформы аппарата Управления дорогой (в частности, все действия и приказы управляющего дорогой впредь должны были иметь визу маньчжурского помощника); повсеместную кампанию против советских граждан и коммунистической идеологии вообще; ускорение разбора дел и освобождение белых русских, находившихся в заключении еще со времени конфликта 1929 г.; арест совслужащих, «ответствен-

---

* Арестованные были обвинены в угоне в СССР паровозов серии «Е» (декапод).

ных за угон паровозов, и одного – виновного в неправильном расходовании средств дороги» (названы все 6 фамилий арестованных 24 сентября)[108]. Публикацией этих документов советское правительство хотело доказать причастность японского правительства к очередной конфликтной ситуации на КВЖД, пролить свет на определяющую роль Токио в действиях властей Маньчжоу-го и опровергнуть официальные заявления, как маньчжурские, так и японские, о самостоятельности Маньчжоу-го.

Японское правительство заявило протест по поводу опубликования документов, которые «нельзя найти в архиве министерства иностранных дел»[109]. Начальник японской военной миссии в Харбине Комацубара жаловался по поводу этой публикации Славуцкому[110]. Подлинны ли эти документы? Представляется, что да. Во-первых, советское правительство объявило о наличии этих документов и готовности их напечатать еще 21 сентября 1933 г.[111], причем тогда же им было сделано заявление о намерении властей Маньчжоу-го арестовать советских сотрудников КВЖД. Вряд ли это было случайным совпадением с последовавшими 24 сентября 1933 г. арестами. Во-вторых, еще 2 мая 1933 г. Литвинов говорил Ота о наличии абсолютно достоверных документов, свидетельствующих о том, что «японский генконсул в Харбине г. Морисима рекомендует такие провокационные меры, как арест высших советских представителей на КВЖД»[112]. В-третьих, практически все мероприятия, перечисленные в документах, были претворены в жизнь, и активное участие в этом принимали японцы. Арест советских служащих КВЖД показал, что истинными хозяевами Маньчжурии и инициаторами политики в отношении КВЖД были японские власти. Роль японских советников во всех областях жизни Маньжоу-го была чрезвычайно велика. В то же время японское правительство в официальных документах всегда подчеркивало, что не может нести ответственность за их действия, так как «японские чиновники и советники Маньчжоу-Го поступили на свою службу по своей собственной воле и действуют целиком под руководством и контролем правительства Маньчжоу-Го»[113].

Цель, которую преследовали маньчжурские и японские власти «арестом шести», была во многом достигнута. 8 января 1934 г. Юренев сообщил Хирота, что советская сторона после освобождения арестованных готова назвать «новую, значительно сниженную цену за КВЖД», не в золотых рублях, а в бумажных иенах[114]. 24 февраля 1934 г. шестеро арестованных сотрудников были ос-

вобождены, уволены с работы и 16–17 марта выехали в СССР. Ю.В.Рудый издал приказ, текст которого был согласован Юреневым с Хирота (!) о назначении других советских сотрудников временно исполняющими обязанности начальников служб КВЖД[115].

В 1934 г. террор маньчжурских и японских властей на КВЖД усилился. Массовый характер приняли аресты, грабежи и даже убийства сотрудников КВЖД, пленение служащих дороги и их семей. Эта кампания шантажа, насилия и угроз имела прежние цели: оказание давления на советскую делегацию на переговорах в Токио и изгнание с дороги советских сотрудников. Кампания проводилась маньчжурскими властями еще активнее, так как в прошлом, 1933 г. ее цели были, в основном, достигнуты. В 1934 г. травля советских граждан в Маньчжурии достигла уровня 1929 г., кануна военного конфликта. Так, к 1 октября 1934 г. общее число находящихся под арестом в Северной Маньчжурии советских граждан составило 167 человек. Особенно много было арестовано старших и средних служащих КВЖД, в том числе 32 начальника станции и начальника участков других служб[116]. Однако преследованиям подвергались не только служащие дороги. Управление Особого Района Северной Маньчжурии (ОРСМ*) 12 декабря 1933 г. запретило преподавать в советских железнодорожных школах русским эмигрантам, а в русских школах – совгражданам. Из различных учебных заведений было уволено 39 педагогов-совграждан[117]. Восточная линия дороги была почти полностью «освобождена» от советских сотрудников. Маньчжурские власти обвиняли арестованных в организации нападений на японские военные части, подготовке крушений поездов и т. п.[118], хотя в течение 1933–1934 гг. М.М.Славуцкий, вице-консулы А.М.Дрибинский и Г.Н.Кислов неоднократно обращали внимание руководства Маньчжоу-го на отсутствие необходимой охраны восточной линии. С 19 мая 1934 г. Главный штаб охранных войск практически вовсе перестал охранять дорогу. Естественно, это привело к резкому увеличению различных происшествий на дороге[119].

Несмотря на полное отсутствие доказательств участия совграждан в нападениях хунхузов и крушениях поездов, японская и маньчжурская пресса развернули активную кампанию против СССР, утверждая, что «директивы о диверсиях в отношении

---

* ОРСМ – бывший Особый Район Восточных Провинций, т.е. полоса отчуждения КВЖД.

японских военных поездов даются неким руководящим центром агентам-активистам из среды совслужащих на КВЖД»[130]. В этой связи особое возмущение советских дипломатов вызывало вероломное поведение Токио. Во-первых, японцы систематически нарушали устную советско-японскую договоренность от 5 марта 1934 г., известную как соглашение Хирота - Юренев, о передаче в печать только согласованных заявлений относительно переговоров по КВЖД[121]. Во-вторых, беспочвенность обвинений советских граждан доказывалась подлинными цифрами - числом человеческих жертв в результате крушений поездов и нападений хунхузов. Так, 5 октября 1934 г. Юренев выразил Хирота протест по вопросу продолжающихся арестов советских людей, указав, что «за последние 8 месяцев ранено 2 японских солдата, советских граждан - убито 10, ранено - 159, уведено в плен - 40, ограблено - 13»[122]. Более того, советские арестованные содержались в тюрьмах в ужасных условиях, многие умирали от пыток*. Однако японские и маньчжурские власти не обращали внимания на протесты советских представителей в Маньчжурии и советского правительства, утверждая только, что советские граждане арестованы на законных основаниях и пыток к ним не применялось[123]. Только после того, как советская сторона пошла на нужные Японии уступки на переговорах в Токио, советские люди были освобождены. В феврале 1935 г. были отпущены на свободу семьдесят четыре человека из харбинской тюрьмы и на ст. Пограничная, к концу марта - еще 68 человек[124]. В середине января 1935 г. маньчжурские власти начали провокационное судебное дело против 22 служащих КВЖД, находившихся в тюрьме более 8 месяцев. 26 января их обвинили в «нарушении полицейских правил», хотя ранее - в подготовке терактов. Процесс начался 19 марта 1935 г.**, длился всего один день, все представшие перед судом были осуждены на 3 месяца тюрьмы с заменой на 2 года «условно». 26 марта 1935 г. все они были освобождены[125].

В начале 1934 г. возобновились прерванные в конце сентября 1933 г. переговоры в Токио о продаже КВЖД. Шли они очень

---

* Умерли от пыток: Осадчук, Кульбатский, Кислый, Лаушкин (ДВП. Т. 17. С. 699).

** Процесс начался через неделю после парафирования соглашения по КВЖД, т. е. когда вопрос об освобождения был в принципе решен.

сложно, в обстановке постоянного шантажа и угроз со стороны маньчжурских властей. Так, 13 августа 1934 г. японские газеты поместили телеграмму агентства Рэнго из Чанчуня, в которой излагалась декларация правительства Маньчжоу-диго: в случае провала переговоров маньчжурские власти всю ответственность переложат на Советский Союз и будут рассматривать КВЖД как коммерческое предприятие под своей юрисдикцией. Администрация ЮМЖД 17 августа заявила, что правительство «вправе прекратить работу КВЖД или прибегнуть к отчуждению всего предприятия»[126]. Задача этой кампании была прежней: добиться от СССР максимальных уступок, прежде всего, достичь минимального размера выкупной суммы. Цель эта маньчжуро-японской стороной была достигнута. Уже 30 июля 1934 г. посол в Японии К.К.Юренев сообщил министру иностранных дел К.Хирота, что Советский Союз «готов закончить ценой в 160 млн. иен и принять товарами не половину, а 2/3 выкупной цены»[127]. Таким образом, СССР снизил требование с 250 млн зол. руб. (625 млн бум. иен) до 160 млн бум. иен (всего 56 млн зол. руб.), т. е. в 4 раза, а японо-маньчжурская сторона повысила свою смехотворную цену с 50 млн. бум. иен до 120 млн. бум. иен, т. е. всего в 2,4 раза. Очень показателен и тот факт, что все переговоры о цене велись, прежде всего, послом СССР Юреневым и министром иностранных дел Хирота. Именно поэтому в письме к Юреневу от 8 сентября 1934 г. замнаркома Б.С.Стомоняков назвал «беспримерной даже в истории советско-японских отношений кампанию шантажа, нажима и угроз»[128]. Советское правительство, как подчеркнул Стомоняков, было по-прежнему заинтересовано, чтобы «с соблюдением достоинства и элементарных интересов нашей страны возможно скорее ликвидировать проблему КВЖД в наших отношениях с Японией»[129]. Руководство советского внешнеполитического ведомства справедливо считало уже сделанные уступки в цене за КВЖД весьма существенными. Поэтому 8 сентября 1934 г. Б.С.Стомоняков в сообщении Юреневу выражал надежду, что «к моменту получения этого письма будет достигнуто уже окончательное соглашение по важнейшим вопросам передачи КВЖД»[130]. Но... японцы опять не согласились. И уже через день, 10 сентября, Стомоняков с плохо скрываемой тревогой сообщил Юреневу о новых уступках со стороны советского правительства: «Хотя цена в 160 млн иен, предложенная Советским правительством 30 июля, и представляет уже большую жертву с его стороны, поскольку она

значительно ниже действительной стоимости дороги, Советское правительство готово, при условии прекращения торга и немедленного соглашения японского правительства на это предложение, договориться на средней цене посредством разделения пополам разницы, оставшейся между советским предложением в 160 млн иен и японским предложением в 130 млн иен»[131]. Таким образом, советское правительство согласилось на сумму в 145 млн иен – за весь огромный хозяйственный механизм КВЖД. Однако Хирота не согласился и на этот раз, потребовав уступки еще в 5 млн иен, т. е. вся выкупная цена КВЖД – по мнению японцев – должна была составить 140 млн иен. Политика такого грубого силового давления со стороны Японии объяснялась, видимо, пониманием того, что у СССР не было никаких реальных способов решения проблемы КВЖД, кроме военных. В отличие от СССР, Япония в этот момент войны не боялась. Многочисленные призывы к войне с СССР открыто раздавались в японской прессе. Так, глава японской делегации в Лиге наций в 1932–1933 гг. Ёсукэ Мацуока в данном «Нью-Йорк Таймс» интервью в начале 1933 г. утверждал, что в Токио многие государственные и военные деятели «считают, что Япония должна нанести удар России раньше, чем нынешняя военная мощь последней будет реализована»[132]. Еще в конце 1932 г. император Хирохито одобрил разработанный генштабом японской армии план войны против СССР на 1933 г. На совещании губернаторов Японии в 1933 г. военный министр Садао Араки отмечал, что в проведении своей государственной политики «Япония неизбежно должна прийти к столкновению с Советским Союзом... поэтому для Японии необходимо обеспечить путем военных методов территории Забайкалья и Сибири»[133]. Именно поэтому японское правительство так упорно уходило от предложений СССР заключить пакт о ненападении.

Советский Союз был связан сложнейшими внутриполитическими процессами, экономическими сложностями, отсутствием надежных союзников – и поэтому стремился избежать войны всеми силами. Именно из-за этого, безобразия, творимые в ОРСМ японо-маньчжурскими властями, ущемление экономических интересов СССР, преследования советских граждан – все это оставалось безнаказанным. Советское правительство не могло позволить себе прибегнуть к разрешению конфликта по образцу 1929 г. - за спиной правительства Маньчжоу-диго стоял не раздираемый гражданской войной Китай, а рвущаяся к войне Япо-

ния. Поэтому со стороны СССР политика уступок и подчинения диктату японского кабинета в этой ситуации была наиболее разумной, тем более, что экономические выгоды от КВЖД были потеряны для советского государства со времени оккупации Маньчжурии японцами. 19 сентября 1934 г. Юренев в беседе с Хирота согласился на сумму в 140 млн иен. Правда, при этом советское правительство выдвинуло ряд условий, в том числе, установление золотой клаузулы в отношении денежной части выкупа, чтобы избежать понижения выкупной суммы в результате падения курса иены[134]. Наиболее показательно первое из условий, сформулированных Юреневым. Советское правительство хотело, чтобы сразу, с момента опубликования соглашения в Москве, Токио и Харбине «дорога со всем активом и пассивом автоматически перешла во владение и управление властей Маньчжоу-Го, а все обязательства КВЖД перешли полностью на маньчжурское правительство»[135]. Будущее показало, что этим надеждам (не платить кредиторам КВЖД и т. д.) Москвы не удалось сбыться.

Несмотря на достижение согласованной выкупной суммы в 140 млн иен, японцы затягивали переговоры под любыми, самыми надуманными предлогами. Так, вместо своих гарантий выполнения обязательств Маньчжоу-диго Япония предложила «принцип доверия» к маньчжурскому правительству и обещание «посредничать в случае затруднений в поступлении платежей со стороны Маньчжоу-Го». Советская сторона выдвинула принцип «третейского разбирательства» возможных разногласий при поставке товаров в счет причитающихся за дорогу сумм. В качестве «третейских судей» были названы торговые палаты Великобритании и США. Япония отказалась, предложив своих же представителей - МИД и министерство торговли[136].

В октябре-ноябре 1934 г. СССР еще раз сделал значительные уступки: обязался требовать применения постановления о золотой клаузуле только при колебаниях иены в 8 % и более; определил срок товарных поставок в 2,5 года с момента подписания (прежний - 2 года); согласился на выплату процентов «только с денежной части платежей». Также СССР по требованию Японии расширил номенклатуру товаров, включив, наряду с промышленным оборудованием текстильные изделия, шелк, чай, рис, соевые бобы и т. п.[137]

Наконец 1 марта 1935 г. редакционные комиссии конференции закончили постатейное обсуждение проекта соглашения[138].

Само оно было парафировано в Токио 11 марта 1935 г. В связи с этим М.М.Литвинов сделал заявление московским корреспондентам японских газет. Нарком иностранных дел расценил соглашение о КВЖД «как разрешение одной из сложнейших дальневосточных проблем и в то же время как крупнейшее положительное событие в развитии советско-японских отношений»[139]. Вынужденный признать серьезные уступки советского правительства, названные «значительным отходом от первоначально занятой позиции», Литвинов в то же время пытался «сохранить лицо» и утверждал, что японо-маньчжурская сторона «постепенно шла навстречу нашим уступкам»[140].

Договор о продаже КВЖД получил длинное название «Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Маньчжоу-Го об уступке Маньчжоу-Го прав Союза Советских Социалистических Республик в отношении Китайской Восточной железной дороги (Северо-Маньчжурской железной дороги)» и был подписан в Токио 23 марта 1935 г.*

Соглашение состояло из 14 статей, весьма подробно регламентировавших порядок передачи дороги, выплаты выкупной суммы и поставок товаров. В соглашении ничего не говорилось о праве собственности СССР на КВЖД – употреблялась общая формулировка «все права», которые Советский Союз уступал за сумму в 140 млн иен правительству Маньчжоу-диго. Договор вступал в силу в день его подписания, поэтому по статье III все старшие должностные лица администрации КВЖД сразу же освобождались от своих обязанностей. Правда, их могли привлечь к работе в качестве советников при новой администрации сроком на 1 месяц. Служащие КВЖД после их увольнения имели право оставаться в Маньчжоу-диго в течение 2 месяцев для устройства личных дел (по советскому меморандуму от 3 июля 1933 г. предполагалась «замена советских рабочих и служащих в течение не менее 2 лет»)[141].

---

* Договор был подписан в двух экземплярах на английском языке. С советской стороны его подписали: К.К.Юренев, посол СССР в Японии; Б.И.Козловский, зав. отделом НКИД; С.М.Кузнецов, товарищ Председателя Правления КВЖД. Со стороны Маньчжоу-диго: Дин Шиюань (В.С.Дин), посол Маньчжоу-диго в Японии; Чуичи Охаси, товарищ министра иностранных дел; У Цзешен, Советник при главном Директоре КВЖД.

Русские белоэмигрантские газеты вовсю злорадствовали по поводу этого двухмесячного срока. «Заря» сообщала после парафирования соглашения о том, что в советской колонии на линии началась паника: с одной стороны, советские граждане закупали всевозможные товары (ткани, обувь, одежду, фотоаппараты) для возвращения в СССР, с другой - распродавали за бесценок прекрасную обстановку и богатые библиотеки (буквально на вес)[142].

Статьи VII и VIII регламентировали сложный механизм выплаты правительством Маньчжоу-диго денежной части выкупной суммы - 46 700 тыс. иен. Сразу же выплачивалось наличными только 23 300 тыс. иен; 23 400 тыс. иен с начисленим простого процента (3 % годовых) - в виде казначейских обязательств правительства Маньчжоу-диго. Устанавливалось четыре срока выплаты: 23 декабря 1935 г., 23 сентября 1936 г., 23 июня 1937 г., 23 марта 1938 г. Статья IX определяла еще более сложный порядок поставок товаров советской стороне в счет остальной части выкупной суммы - 93 300 тыс. иен в течение трех лет.

Правительство СССР получило право сохранить «в форме не ограниченной сроком и безвозмездной аренды» земельный участок и постройки, занимаемые генконсульством в Харбине. Советская же колония в Харбине из всего мощного хозяйственного, жилого и культурного комплекса КВЖД получала только 4-ю школу, больницу (на Пристани) и часть книг из знаменитой на весь Дальний Восток библиотеки КВЖД для нужд школы. Статьи X и XI определяли объем прав и порядок выплаты различных пособий, выходных платежей и пенсий уволенных служащих КВЖД - граждан СССР.

Надо отметить, что материальные интересы советских служащих КВЖД были ущемлены. Так, пенсионерам дороги или лицам, имевшим право на получение пенсии (работавшие более 10 лет на КВЖД) полагалось единовременное пособие, равное сумме, подлежащей ежегодно выплате в качестве пенсии, помноженной на 8,5 - вместо ежегодной пожизненной пенсии[143].

Помимо основного Соглашения между СССР и Маньчжоу-диго в тот же день был подписан протокол между СССР, Японией и Манчжоу-диго, предусматривавший создание необходимых условий для размещения Торгпредством СССР в Японии заказов среди японских и маньчжурских фирм. Специальной нотой, врученной полпредству СССР при подписании Соглашения япон-

ское правительство приняло на себя гарантию всех денежных и товарных платежей, причитавшихся Советскому Союзу в связи с Соглашением о КВЖД. В другой ноте Токио обеспечивал трансфер всех причитавшихся СССР платежей[144].

23 марта 1935 г. в здании Управления КВЖД вице-председатель Правления П.А.Бандура и министр связи Маньчжоу-диго Тин Ченьсю выполнили формальности по передаче прав СССР на КВЖД[145]. Так закончился первый «советский» период в истории КВЖД.

В целом, можно оценить настоящее «Соглашение... об уступке прав... на КВЖД» как невыгодное ни для Советского Союза, ни для советских служащих дороги. Цена, полученная СССР, была смехотворно низкой по сравнению с реальными затратами России на строительство дороги. Громадное имущество дороги, созданное за 22 года ее практической деятельности – жилые и служебные помещения, мастерские, склады, великолепные здания Управления и Правления, культурных учреждений, школы, больницы, заводы, телеграфная и телефонная станции и многое другое – досталось правительству Маньчжоу-диго по сути задаром. Выкупная сумма на 2/3 состояла из товаров, ассортимент которых был навязан Японией. Права совслужащих даже на бумаге были ограничены, а на деле – тем более. Даже сама скорость, с которой советская сторона избавлялась от КВЖД – 23 марта было подписано соглашение, освобождены от обязанностей советские работники, состоялась официальная передача прав в Харбине – говорит о желании советского правительства как можно скорее решить вопрос не только формально, но и практически. И, тем не менее, в конкретной исторической ситуации, при существовавшем в середине 30-х гг. XX в. раскладе сил на Дальнем Востоке, позиции Японии, внутренних и внешних обстоятельствах СССР, трудно, видимо, было Москве рассчитывать на большее. Главное заключалось в том, что советское правительство смогло погасить конфликтную ситуацию в приграничных СССР областях Маньчжурии, убрать постоянный повод, в виде КВЖД, японо-маньчжуро-советской конфронтации, избавить тысячи советских граждан от преследований и полицейского произвола со стороны властей Маньчжоу-диго. Конечно, угроза военного конфликта СССР – Япония продолжала существовать, но одна из наиболее вероятных причин к нему – КВЖД – исчезла.

4.2. КВЖД и международные отношения на Дальнем Востоке накануне и в годы Второй мировой войны

4.2.1. Политика Японии в отношении СССР и Китая в 1936–1945 гг.

Международная обстановка на Дальнем Востоке в середине и конце 30-х гг. XX в. определялась, прежде всего, агрессией Японии в Китае и ухудшением советско-японских отношений в регионе. В январе 1936 г. Япония официально провозгласила свою «китайскую политику» в виде известных «трех принципов» К.Хирота: 1) прекращение Китаем антияпонской деятельности, отказ от ориентации на Европу и США, осуществление японо-китайского сотрудничества; 2) официальное признание Китаем Маньчжоу-диго, урегулирование взаимоотношений между Японией, Маньчжоу-диго и Китаем; 3) совместная японо-китайская борьба с идеологией коммунизма[146]. Прикрываясь призывами к совместной «ответственности» и «сотрудничеству» Японии и Китая в Восточной Азии, Япония фактически поставила на повестку дня задачу экономического и политического подчинения всего Китая[147].

7 августа 1936 г. в Токио были приняты «основные принципы национальной политики» – программа действий японского кабинета во внешней и внутренней политике. Внешняя политика должна была обеспечить позиции Японии на азиатском материке и продвижение в район Южных морей. Это был стратегический план японской агрессии, приведший в конце концов к началу Японией войны на Тихом океане. В Маньчжурии предусматривалось «завершение строительства государства» и «укрепление маньчжуро-японской обороны», а также увеличение расположенных в Маньчжоу-диго и Корее контингентов войск, чтобы в случае военных действий нанести первый удар по вооруженным силам СССР на Дальнем Востоке[148].

Затем правительство Японии перешло к оформлению союзнических отношений с Германией и Италией. 25 ноября в Берлине правительствами Японии и Германии был подписан «Антикоминтерновский пакт», вторая статья секретного приложения к которому гласила: «Договаривающиеся стороны на период действия настоящего соглашения обязуются без взаимного согласия не заключать с Союзом Советских Социалистических Республик каких-либо политических договоров, которые противоречили бы

духу настоящего соглашения»[149]. Антикоминтерновский пакт – «Соглашение против Коммунистического «Интернационала»» – состоял из самого текста, подписанного 25 ноября 1936 г. и опубликованного 27 ноября 1936 г.; Дополнительного протокола – об обмене информацией и т. п.; Секретного соглашения, направленного конкретно против СССР. Надо отметить, что для установления более тесных связей с Японией, Германия в ряду других мер 20 февраля 1938 г. признала Маньчжоу-диго, отозвала германских советников, находившихся при гоминьдановском правительстве[150]. В Японии придавали большое значение заключению этого пакта и не скрывали его антисоветской направленности. Ему было посвящено заседание Тайного совета, выступая на котором министр иностранных дел Арита заявил: «Отныне советская Россия должна считаться с фактом, что ей приходится стоять лицом к лицу с Германией и Японией»[151].

Правящие круги Японии, убежденные в неизбежности войны фашистской Германии с СССР, рассчитывали, что, развязав даже ограниченные военные действия против Советского Союза на Дальнем Востоке, они подтолкнут события, и Германия незамедлительно нападет на СССР. В инструкциях НКИД советским представителям в Маньчжоу-диго и Японии в 1938 г. постоянно напоминалось, что «японская военщина... планомерно стремится к обострению отношений, не упускает для этого никакого случая и повода. За нею идет выслуживающаяся перед нею японская дипломатия во главе с Хирота и Сигемицу»[152]. Действительно, тогдашний посол в Москве Мамору Сигемицу (прежде – посол в Англии) ярый атлантист, был широко известен проамериканскими и проанглийскими взглядами. В 1938 г. он фактически провоцировал войну между СССР и Японией, постоянно угрожая военной силой. После поражения на Хасане, был сразу же переведен в Лондон, а его преемник Сигэнора Того старался хоть как-то стабилизировать и без того напряженные отношения с СССР. Тем не менее, на Токийском процессе, несмотря на все усилия советской стороны, Сигемицу оправдали по пунктам обвинения, касающимся развязывания войны против СССР на озере Хасан и в Номонгане (реке Халхин-Гол), где его виновность как раз и была очевидна[153].

Поскольку японским правящим кругам не удалось спровоцировать конфликт с СССР из-за невыполнения и нарушения Соглашения 1935 г. и преследования советских граждан в ОРСМ,

они решились на вооруженное нападение на советскую территорию в южной части Приморья.

15 июля 1938 г. японское правительство предъявило СССР требование об отводе советских войск с высот, расположенных в районе озера Хасан. Советский Союз категорически его отверг[154]. Не сумев навязать своих требований СССР, японское правительство перешло к применению силы. 29 июля японские войска внезапно вторглись на территорию СССР у высоты Безымянная, но были отброшены. 31 июля им удалось захватить высоты Заозерную и Безымянную. В начале августа советские войска перешли в наступление. После ожесточенных боев 9 августа советская территория была полностью очищена от японских захватчиков. 10 августа стороны договорились о прекращении военных действий. В дальнейшем при демаркации границы были использованы исключительно документы, предоставленные СССР[155]. Токио признал суверенитет Советского Союза над этой территорией.

Однако и после такого урока японское правительство не отказалось от антисоветских провокаций. На территории Маньчжурии спешно создавались крупные укрепленные районы в направлении Владивостока, Никольск-Уссурийска, Хабаровска, Благовещенска и Читы, строились новые стратегические железные дороги (Цицикар-Хэйхэ, Муданцзян-Цзямусы), вдоль советско-маньчжурской границы размещались крупные контингенты японских войск[156]. Резкое обострение советско-японских отношений произошло в мае 1939 г., когда начались серьезные военные действия между японо-маньчжурскими и советско-монгольскими войсками, близ граничащего с Маньчжурией Номонгана (река Халхин-Гол, МНР). Поводом для начала боев послужил вопрос о нарушении государственной границы Монголии, так как между Токио и Улан-Батором существовали разногласия по поводу места прохождения пограничной линии в районе Номонгана. Японская сторона настаивала, что граница проходит по реке Халхин-Гол, монгольская – утверждала, что она пролегает в 13 км к востоку от реки Халхин-Гол, близ Номонгана[157].

11 мая 1939 г. войска Японии атаковали монгольские пограничные заставы и оттеснили пограничников МНР к реке Халхин-Гол. В соответствии с протоколом о взаимной помощи 1936 г. части Красной Армии пришли на помощь Монголии. Бои, начавшиеся в районе реки Халхин-Гол и озера Буир-Нур, продолжались до конца августа 1939 г. 21–29 августа действовавшие

совместно советские и монгольские войска разгромили части Квантунской армии. 15 сентября 1939 г. в Москве было подписано соглашение о прекращении по просьбе Японии с 16 сентября военных действий в районе реки Халхин-Гол. 9 июня 1940 г. государственная граница МНР была полностью восстановлена[158].

В советской и японской историографии существуют разные, чаще всего противоположные, оценки событий в районе реки Халхин-Гол. Так, японские авторы представляют их как незначительный инцидент, возникший вследствие нарушений монгольскими цириками границы с Маньчжурией, «отсутствия» четкой демаркационной линии между двумя государствами или даже захватнической политики СССР и Монголии по отношению к Японии и Маньчжоу-диго[159]. Советские исследователи считали, что это была очередная попытка со стороны Японии прощупать степень военной готовности СССР на Дальнем Востоке[160].

Во всяком случае, разгром японских войск у реки Халхин-Гол и начало Второй мировой войны в Европе заставили руководство Японии пересмотреть свою стратегию в отношении СССР. В немалой степени этому способствовало заключение советско-германского пакта о ненападении, так как японское правительство поняло, что Германия не склонна подчинять свои планы развязывания войны японским. Будучи еще не готовым к войне с СССР, Берлин считал более целесообразным, чтобы Япония в первую очередь начала военные действия против США и западноевропейских стран[161]. В Токио пришли к выводу, что осуществление замыслов совместного с Германией выступления против СССР придется отложить. 13 сентября 1939 г. был опубликован документ «Основы политики государства», в котором указывалось: «Основу политики составляет урегулирование китайского инцидента. Во внешней политике необходимо, твердо занимая самостоятельную позицию, действовать в соответствии со сложной международной обстановкой... Внутри страны сосредоточить внимание на завершении военных приготовлений и мобилизации для войны всей мощи государства»[162].

Вскоре японскому руководству стало известно о согласии советского правительства нормализовать двусторонние отношения. Так начались советско-японские переговоры об урегулировании отношений. 9 июня 1940 г. было подписано соглашение о пограничной линии в районе Халхин-Гола, к концу года была заключена японо-советская временная рыболовная конвенция, а

затем начались переговоры о заключении японо-советского торгового договора[163].

13 апреля 1941 г. в Кремле был подписан пакт о нейтралитете между СССР и Японией, известный как пакт Молотова – Мацуока. Содержание документа сводилось к обязательствам сторон поддерживать мирные и дружественные отношения между собой и взаимно уважать территориальную целостность и неприкосновенность другой стороны, а также соблюдать принцип нейтралитета в случае военных действий с третьей державой[164]. Исследователь А.А.Кошкин считает, что военно-политическое руководство Японии не придало большого значения пакту и продолжало подготовку к войне против СССР. Однако, даже после 22 июня 1941 г. Японию удерживало от нападения на Советский Союз наличие на Дальнем Востоке сильных вооруженных частей Красной армии[165]. Также й иные причины: военные уроки Хасана и Халхин-Гола; сложная ситуация в Китае – невозможность достичь победы в войне даже с таким слабым противником как Китайская Республика; внутриполитические сложности; необходимость жестко контролировать ситуацию в Маньчжоу-диго.

4.2.2. Агрессия Японии в Китае и Вторая мировая война на Тихом океане

В ночь с 7 на 8 июля 1937 г. провокацией в окрестностях Пекина Япония начала вооруженную агрессию против Китая. Эти события положили начало затяжной, восьмилетней японо-китайской войне, продолжавшейся до капитуляции Японии 2 сентября 1945 г.

27 июля 1937 г. японские войска развернули широкое наступление, овладев 28 июля Пекином, 29 – Тяньцзинем. Используя колоссальное военное превосходство, Япония в короткий срок захватила Шанхай (12 ноября 1937 г.), главные города провинций Чахар, Хэбэй, Суйюань, Шанси, Чжэцзян, Шаньдун. Затем пала столица Китайской Республики - г. Нанкин: 30 декабря 1937 г. гоминьдановское правительство было вынуждено эвакуироваться из Нанкина в Ханькоу. Вскоре было объявлено о создании очередного марионеточного Правительства Северного Китая.

До этого, еще 23 сентября 1937 г., Чан Кайши выступил с официальным заявлением, в котором признал легальность Компартии Китая, заявил о своей готовности сотрудничать с ней в вооруженной борьбе с Японией. Так был создан единый нацио-

нальный антияпонский фронт. На основе согласованной программы единого фронта в начале 1938 г. была произведена частичная реорганизация нанкинского правительства. 1 июля 1938 г. в качестве совещательного органа при нем был создан Национально-политический совет из представителей КПК (Мао Цзэдун, Дун Бин и др.) и других политических партий и групп[166].

Международная обстановка в начале войны с Японией сложилась неблагоприятно для Китая. Союзники нанкинского правительства - США, Англия и Франция - не оказали ему реальной помощи. Дополнение к закону о нейтралитете, принятое конгрессом США 6 января 1937 г., ставило агрессора Японию и ее жертву - Китай в равное положение. Согласно этому закону США не могли поставлять оружие ни Японии, которая, располагая крупной военной промышленностью, нуждалась в материалах и сырье, ни Китаю, армия которого почти полностью зависела от иностранных поставок оружия и военной техники[167].

Обращение Китая в Лигу Наций с жалобой на агрессию Японии, по сути, осталось без ответа. С 3 по 24 ноября 1937 г. по решению Лиги Наций проходила конференция в Брюсселе, имевшая целью обсуждение ситуации, вызванной агрессией Японии в Китае. В этой конференции приняли участие 18 государств, Япония и Германия отказались. Советский Союз, не являвшийся участником Вашингтонской конференции 1921-1922 гг., учитывая мирные цели конференции в Брюсселе, согласился принять в ней участие. Китай, поддержанный СССР, выдвинул предложение о применении против Японии экономических санкций. Французский министр иностранных дел И.Дельбос выступил против, утверждая, что такая мера не приведет к умиротворению Японии. Позиция Франции была поддержана представителями Великобритании (А.Иден) и США (Дж.Дэвис). В результате позиции, занятой западными державами, Брюссельская конференция отклонила предложение СССР о применении против Японии в соответствии со статьей 16 Статута Лиги Наций коллективных санкций и ограничилась принятием резолюции, которая, признав факт нарушения Японией договора девяти держав, выражала надежду на возможность нахождения способов улаживания конфликта в будущем[168]. Участники конференции призвали воюющие стороны прекратить военные действия и прибегнуть к мирным методам разрешения спора. При обсуждении советского предложения о коллективных мерах борьбы против японской агрессии делегации

США и Англии старались доказать, что в предотвращении агрессии должен быть заинтересован прежде всего СССР, поскольку война развертывается у его границ[169].

На самом деле применение экономических санкций против Японии было невыгодно для СССР. В октябре 1938 г. состоялась беседа Литвинова с послом Китая в СССР Ян Цзэ. Нарком много говорил о поддержке Китая со стороны СССР в «прямой форме». Касаясь же поддержки в «косвенной форме» (экономическом и финансовом давлении на Японию, т. е. разрыве отношений), Литвинов отметил, что «этот разрыв был бы выгоден Японии, т. к. советско-японская торговля состоит, в основном, из японских поставок по КВЖД...»[170].

Политика попустительства японской агрессии со стороны западных держав и серьезные военные неудачи вынудили нанкинское правительство отказаться от антисоветской политики. Ни кто иной, как сам Чан Кайши, признавал, что «ни одна страна в мире, кроме СССР, не может помочь Китаю», и выражал «безграничную признательность и благодарность Китая Советскому Союзу»[171]. Изменение позиции Нанкина позволило ускорить затянувшиеся переговоры по заключению советско-китайского договора о ненападении, хотя в 1933–1936 гг. само советское правительство не особенно стремилось к этому. Советский Союз выдвинул идею заключения Тихоокеанского пакта коллективной безопасности с участием СССР, Китая, США, Англии и других стран. США и их западные партнеры отвергли этот проект[172]. В конечном итоге СССР согласился на договор с Китаем о взаимном ненападении, исходя из необходимости для Москвы подвести под двусторонние отношения международно-правовую основу, которая позволяла бы помогать Китаю, не втягиваясь непосредственно в войну, не провоцируя японцев к нападению на СССР[173]. В апреле 1937 г. в Шанхае велись переговоры по обсуждению этого договора между советским послом Д.В.Богомоловым и председателем Законодательного юаня Сунь Фо. 21 августа 1937 г. «Договор о ненападении между СССР и Китайской Республикой» был подписан в Нанкине. Он был заключен сроком на 5 лет и состоял из 4 статей, продемонстрировавших общность взглядов СССР и Китая, отвергавших войну как орудие национальной политики[174]. При подписании этого договора, как указывает Р.А.Мировицкая, была согласована Устная декларация представителей СССР и КР, полпреда СССР в КР Д.В.Богомолова и министра иностранных дел КР

Ван Чунхоя, которая зафиксировала позиции двух государств по крупнейшим внешнеполитическим вопросам. В этом документе были конкретизированы отдельные аспекты советской программы помощи Китаю в политическом, дипломатическом и, главным образом, военно-техническом направлениях. Китайскому руководству было важно получить дополнительные заверения Москвы, что СССР не подпишет договор о ненападении с Японией до окончания японо-китайской войны. Национально-государственный интерес СССР состоял в том, чтобы не допустить создания на Дальнем Востоке единого антисоветского фронта держав. В основном, как подчеркивает Р.А.Мировицкая, цели обоих государств были достигнуты. Несмотря на неоднократно возобновлявшиеся в годы войны японо-китайские контакты о мире на японских условиях, китайское руководство сумело удержать страну в общем фронте держав, воевавших против фашизма. Советский Союз, несмотря на резкое обострение международной обстановки в конце 1930-х гг., потребовавшее нормализации отношений с Японией, подписал с этой страной Пакт о нейтралитете, но не Договор о ненападении, на котором настаивали японские власти[175].

Исследователь Ю.М.Галенович высоко оценивает советско-китайские договоренности 1937 г., называя их «первым пактом Сталин – Чан Кайши» («вторым пактом Сталин – Чан Кайши» стал советско-китайский договор 1945 г.). «И.В.Сталин и Чан Кайши – при всех оговорках, при всей подозрительности характеров и личном недоверии друг к другу, при всем, что произошло в дальнейшем, начиная с 1937 г. и в годы Второй мировой войны, — подчеркивает историк, — заключили договор о ненападении между СССР и Китайской Республикой, воплотив тем самым чаяния обеих наций... показали себя действительно достойными национальными лидерами, учитывая серьезность внешнеполитической обстановки на Дальнем Востоке»[176].

Поскольку с самого начала военных действий Китай испытывал крайнюю нужду в вооружении и военных материалах, то в сентябре 1937 г. он обратился к СССР с просьбой о срочной доставке вооружений и боеприпасов. На основании устной договоренности между Д.В.Богомоловым и послом Китая в СССР Ян Цзэ в последние месяцы 1937 г. начались соответствующие поставки, которые до оккупации Японией северных районов Индокитая осуществлялись через вьетнамский порт Хайфан и

далее по железной дороге в провинции Юньнань. С июля 1940 г. все поставки стали осуществляться через провинцию Синцзян по построенной автомобильной трассе, шедшей от советской среднеазиатской границы до г. Ланьчжоу. Для овладения боевой техникой – самолетами, танками, артиллерией – Советский Союз по просьбе китайского правительства направил инструкторов и советников, которые не только обучали китайских офицеров, но и непосредственно участвовали в боевых операциях против японских захватчиков под Уханем, Чунцином и других районах Китая. В г. Кульджа была создана авиационная школа, где советские специалисты подготавливали летный командный состав из числа китайских военнослужащих, а вблизи г. Урумчи с помощью СССР был построен авиасборочный завод, обеспечиваемый из Советского Союза комплектами авиадеталей, машинами, материалами и оборудованием[177]. В определении своей политики в Китае на период антияпонской войны советское руководство исходило из того, что Гоминьдан представляет собой главную силу в стране. Он располагал армиями, насчитывавшими накануне войны более 2 млн человек (в войсках КПК было в общей сложности около 60 тыс. человек), под его контролем находились все имевшиеся в Китае торгово-промышленные и культурные центры, все экономически развитые районы страны. Гоминьдановское правительство поддерживало широкие связи с внешним миром. КПК же базировалась в наиболее отсталых и малонаселенных районах, лишенных промышленности, средств коммуникации, и практически находилась в условиях международной изоляции[178].

Позитивным переменам в советско-китайских отношениях способствовали формирование в стране единого антияпонского фронта и решения VII Конгресса Коминтерна: Советский Союз не оказал бы помощи правительству Гоминьдана, если бы не был уверен, что советское оружие не будет использоваться против КПК. Но и после подписания советско-китайского договора 1937 г. политика Китая в отношении СССР оставалась непоследовательной. Основным объектом внешнеполитической ориентации руководства Гоминьдана продолжал оставаться Запад.

С осени 1937 г. в атмосфере японских военных успехов, посеявших панику в рядах Гоминьдана, правящие круги Японии стали настойчиво побуждать правительство Чан Кайши принять их условия мира. С конца 1937 г. гоминьдановские лидеры стали втягиваться в закулисные переговоры с Японией, прекратившиеся

только в 1945 г., накануне ее разгрома. Условия будущего мира были сформулированы Токио в унизительной для Китая форме и не оставляли никаких сомнений в том, что их принятие было бы равнозначно капитуляции. Они предусматривали подавление в Китае антияпонских настроений и выступлений, сотрудничество Китая с Японией и Маньчжоу-диго на антикоммунистической основе, «автономию» Внутренней Монголии, выплату Китаем контрибуции и т.п. Иными словами, речь фактически шла об установлении экономического господства Японии в Китае и утрате им политической независимости[179].

Однако подъем патриотического движения в Китае и сам характер японских претензий, не оставлявших сомнений в их колониальной сущности, не позволили правительству Чан Кайши принять японский диктат. Чрезвычайный съезд Гоминьдана, состоявшийся в марте 1938 г., провозгласил курс на продолжение сопротивления Японии и охарактеризовал последствия капитуляции перед ее требованиями не просто как временное или политическое поражение, а как гибель нации[180].

1938 г. ознаменовался новыми японскими захватами в Китае. В октябре японские войска захватили Гуанчжоу и Ханькоу. К концу года под контролем Японии уже находились Северный и огромные районы Центрального и Южного Китая, почти вся железнодорожная сеть страны, ее важнейшие экономические центры. Японский флот блокировал Китай с моря. 22 декабря 1938 г. премьер-министр принц Коноэ сформулировал знаменитые «три принципа» урегулирования японо-китайских отношений: «Добрососедские отношения, совместная борьба против коммунизма и экономическое сотрудничество»[181]. Это был второй вариант «мирных предложений», отражавший еще более возросшие японские претензии, но одновременно значительно отличавшийся от первого по тону. Япония требовала: признания Маньчжоу-диго, превращения Внутренней Монголии в «антикоммунистическую зону», присоединения Китая к антикоминтерновскому пакту, предоставления Японии права держать свои войска в важнейших городах и портах страны, гарантии различных привилегий японским гражданам и преимущественное право японских монополий на эксплуатацию природных ресурсов Китая. Взамен японское правительство снимало требование о контрибуции и обещало «сохранить суверенитет» Китая, упразднить экстерриториальность, концессии и сеттльменты[182]. Это

было плохо замаскированное демагогическими посулами предложение о капитуляции. Как отмечалось выше, гоминьдановское правительство не приняло японские условия и не вышло из войны. Но политические происки Японии усилили капитулянтские тенденции в правящих кругах Китая, вызвали раскол Гоминьдана и напряженность внутри единого национального фронта[183].

В декабре 1938 г. на сторону японцев открыто перешел заместитель председателя ЦИК Гоминьдана и председатель Исполнительного юаня Ван Цзинвэй*. Он заявил о согласии с «тремя принципами Коноэ» и о намерении содействовать на их основе заключению мира между Китаем и Японией. 29 декабря 1938 г. Ван Цзинвэй выступил с заявлением «О мире, антикоммунизме и спасении родины», в котором призвал принять японские условия, установить «добрососедские и дружественные отношения с Японией и внести свой вклад в дело процветания Восточной Азии»[184]. Весной 1939 г. в Ханой для переговоров с Ван Цзинвэем с секретной миссией прибыли сторонники «паназиатизма» Инукаи Кэн и Кагэса Садааки, а также крупный японский разведчик Масанобу Цудзи, с этого времени выполнявший функции «доверенного лица» заместителя председателя ЦИК Гоминьдана[185].

Весной и летом 1939 г. Ван Цзинвэй неоднократно призывал Чан Кайши создать единый фронт борьбы против «коммунистической опасности». Эти предложения были отвергнуты сторонниками Чан Кайши. Тогда 30 марта 1940 г. японские правящие круги инсценировали создание в Нанкине так называемого центрального «национального правительства» во главе с Ван Цзинвэем, противостоявшего чунцинскому правительству Чан Кайши[186]. Это правительство было признано Токио в ноябре 1940 г., а уже 30 ноября 1940 г. была подписана «Совместная японо-маньчжуро-китайская декларация», провозглашавшая «общее сотрудничество... и совместную оборону от коммунизма». Нанкинское «национальное правительство» признало оккупацию японцами Трех Восточных Провинций, Маньчжоу-диго, присутствие японских военно-морских сил на острове Хайнань и т. д.

---

* Ван Цзинвэй, совмещая посты премьера и министра иностранных дел, сосредоточил в своих руках огромную власть. Вскоре после японского вторжения в Маньчжурию он провозгласил лозунг «сопротивление и переговоры», который на практике все больше сводился к отказу от сопротивления Японии. В конце 1935 г. под напором патриотического общественного мнения он был отстранен от власти.

С конца 1938 г. в военных действиях в Китае наступила пауза, продолжавшаяся более 5 лет. Линия фронта, сложившаяся к концу 1938 г., оставалась почти неизменной до марта 1944 г. Войска Чан Кайши остановили дальнейшее продвижение японцев и перешли к позиционной обороне. Вплоть до конца Второй мировой войны чунцинское правительство не планировало и не предпринимало никаких наступательных действий против японских захватчиков, хотя возможности для этого имелись. Основные военные усилия гоминьдановцев были переключены на борьбу с коммунистами и накапливание сил для решающих сражений в будущей гражданской войне. Такая военно-политическая стратегия Гоминьдана была на руку Японии, так как позволяла ей грабить оккупированные китайские земли и осуществлять крупные агрессивные акции в Юго-Восточной Азии и на Тихом океане[187].

Советско-китайские отношения ухудшились в связи с подписанием СССР в апреле 1941 г. пакта о ненападении с Японией, дополненного Декларацией о взаимном уважении, территориальной целостности и неприкосновенности границ МНР и Маньчжоу-диго. Этот акт китайская общественность квалифицировала как «национал-эгоистический», как «измену» союзническим обязательствам. 15 апреля 1941 г. министр иностранных дел Китая Ван Чунхой заявил советскому правительству протест, подчеркнув, что совместная Декларация СССР и Японии не имеет силы для Китая[188].

После нападения Германии на Советский Союз гоминьдановское руководство заявило 2 июля 1941 г. о разрыве дипломатических отношений с Германией и Италией и о присоединении к антифашистскому блоку государств. Чан Кайши подчеркнул, что Китай не пойдет на заключение мира, пока Япония не возвратит все захваченные территории. Однако официального объявления войны Японии со стороны гоминьдановского правительства не последовало[189].

7 декабря 1941 г. Япония начала военные действия на Тихом океане внезапным нападением на американскую военно-морскую базу Перл-Харбор. 9-10 декабря 1941 г. чунцинское правительство объявило войну Японии, Германии и Италии. 1 января 1942 г. Великобритания, США, СССР и Китай опубликовали совместную декларацию, базировавшуюся на Атлантической хартии, в которой обязались сотрудничать в деле разгрома фашизма и не заключать сепаратного мирного договора. До конца войны к этой

декларации, получившей название «Декларации союзных государств», присоединились 74 государства[190].

В то же время руководство Гоминьдана рассчитывало на скорейшее столкновение между Японией и СССР. 30 декабря 1941 г. заместитель министра иностранных дел Китая Фу Бинчан сделал явно провокационное заявление, из которого было видно, что чунцинское правительство «заинтересовано» в советско-японской войне и глубоко верит в ее неизбежность[191].

Подводя итог, необходимо отметить, что Советский Союз пошел на подписание с Китаем пакта о ненападении, чтобы не дать Гоминьдану присоединиться к блоку антикоммунистических сил. Советская политика в отношении Китая строилась, как верно указывает А.М.Ледовский, не на альтруизме, а на учете баланса интересов обеих стран в сочетании с интернационалистической направленностью политики СССР. Борющийся Китай в значительной степени мешал Японии развязать войну против Советского Союза. В то же время и Чан Кайши, понимавший общность национальных интересов обоих государств в этот период, был заинтересован в союзных отношениях с СССР. На деятельность наших дипломатов в Китае накладывала свой отпечаток двойственность целей, положенных в основу китайской политики Москвы. Для того, чтобы удержать Китай в войне против Японии, необходимо было иметь нормальные отношения с правительством Чан Кайши. С другой стороны, целью Москвы было защитить КПК и укрепить ее позиции. Эти задачи трудно совмещались, так как борьба между Гоминьданом и КПК была прежде всего борьбой двух путей развития Китая на фоне острого соперничества Чан Кайши и Мао Цзэдуна, а история страны, китайские традиции не знали компромиссов между двумя противниками, так как борьба, как правило, прекращалась только со смертью одного из них. Американцы пытались примирить между собой Чунцин (столицу Китая в годы антияпонской войны) и Яньань (местопребывание руководства КПК), взяли было на себя роль посредников, но из этого ничего не вышло. Москва же не хотела выступать посредником и, пока шла антияпонская война, старалась всячески предотвратить гражданскую войну путем сдерживания одной из сторон - Гоминьдана. Но это не способствовало укреплению отношений Москвы и Чунцина. Таков был общий фон советско-китайских отношений вплоть до октября 1949 г. - образования КНР[192].

4.2.3. КВЖД накануне и в годы Второй мировой войны (1935–1945 гг.)

Соглашение 1935 г. в очередной раз круто изменило жизнь КВЖД. Уехали советские рабочие и служащие дороги, их заменили японцы, которых только в феврале–марте 1935 г. приехало около 2 000 человек[193], и русские эмигранты. Поскольку все железные дороги Маньчжоу-диго находились в эксплуатации ЮМЖД, КВЖД, получившая название Северо-Маньчжурской железной дороги (СМЖД), тоже перешла в подчинение Бюро и Департамента ЮМЖД. Управляющим дорогой был назначен японский инженер Сахара[194]. Новое положение Особого Района Северной Маньчжурии и самой дороги определили и серьезные изменения в положении российской эмиграции, попавшей в зону пристального внимания японских властей.

К сожалению, подписание Соглашения 1935 г. не положило конец проблемам в советско-маньчжурских отношениях: хотя и не с такой интенсивностью, как раньше, конфликтные ситуации периодически возникали и решить их чаще всего было не просто.

Так, маньчжурские власти продолжали создавать препятствия для пассажирского и грузового движения через станции Маньчжурия и Пограничная в нарушение статьи XIII Соглашения 1935 г. – о прямом пассажирском, багажном и грузовом сообщении между станциями СССР и железнодорожными станциями СМЖД. Еще 10 июня 1935 г. переговоры о прямом железнодорожном сообщении между СССР и Маньчжоу-диго открылись в Харбине. На первом же заседании 14 июня маньчжурская делегация пыталась поставить под сомнение право советской стороны на эксплуатацию отрезков Уссурийской и Забайкальской железных дорог, находившихся на территории Маньчжоу-диго. Поскольку на протяжении ряда заседаний маньчжурская делегация настаивала на своем требовании, выходившем за рамки соглашения о КВЖД, 25 июня 1935 г. глава советской делегации генконсул в Харбине М.М.Славуцкий по поручению НКИД СССР обратил внимание руководителя маньчжурской делегации Ши Люйбэня на то, что вопреки статье XIII Соглашения, договоренность о прямом железнодорожном сообщении не была достигнута в течение 3-х месяцев и переговоры фактически прерваны из-за позиции маньчжурской стороны. Заседания конференции возобновились 21 сентября 1935 г. 11 октября маньчжурская делегация внесла официальное предложение о «переуступке» Маньчжоу-диго отрезков Уссурийской и Забай-

кальской железных дорог, на что 17 октября советская сторона ответила согласием. В дальнейшем - в 1936 г. - между главами делегаций продолжались контакты по вопросу о цене за уступаемые маньчжурской стороне отрезки и железнодорожное имущество[195].

Несмотря на идущие переговоры, маньчжурские власти в июне-июле 1936 г. устраивали такие гонения и издевательства над советскими железнодорожниками на станции Маньчжурия, что управление Забайкальской железной дороги просило разрешения у Наркомата путей сообщения не посылать туда советские поезда. Таким путем создалась угроза срыва международного сообщения между Маньчжурией и Европой. На VIII конференции по европейско-азиатскому пассажирскому сообщению транзитом через СССР, состоявшейся в Варшаве в июле 1936 г., советская делегация разослала всем участникам декларацию о ненормальности положения на станциях Маньчжурия и Пограничная[196].

17 января 1937 г. НКИД информировал советских консулов в Харбине и на станции Пограничная, а также полпреда в Японии о решении советской стороны закрыть - до создания нормальных условий - движение на участке Гродеково-Пограничная. Также в народном комиссариате путей сообщения (НКПС) и народном комиссариате иностранных дел (НКИД) обсуждался вопрос о закрытии движения через станцию Маньчжурия, «если власти Маньчжоу-Го не примут мер к недопущению дальнейших бесчинств и безобразий со стороны японо-белогвардейских полицейских...»[197].

Маньчжурские власти также чинили препятствия открытию советских школы и больницы, переданных в соответствии с положениями статьи V Соглашения для нужд советской колонии в Харбине. Понадобилось специальное обращение посла в Токио К.К.Юренева к японскому министру иностранных дел К.Хирота для того, чтобы «вопрос относительно харбинской школы и больницы» был положительно решен[198]. Хотя в начале ноября 1935 г. проблема была решена, но вскоре она возникла вновь. По мере нарастания антисоветских настроений в Японии и, соответственно, в Маньчжоу-диго преследования советских граждан в Харбине приняли особенно широкий размах. 1 мая 1938 г. группа японцев и русских эмигрантов (в штатском и форме чиновников Маньчжоу-диго) учинила погром в советской школе в Харбине. 10 мая маньчжурские власти издали приказ о «немедленном закрытии школы под надуманным предлогом об имевших место нарушениях местных правил»[199]. 28 июня 1938 г. советское по-

сольство в Токио направило ноту с протестом по поводу «неслыханного в международных отношениях открытого понуждения граждан СССР со стороны полиции отказаться от гражданства СССР и переходить на положение эмигрантов»[200].

Максимальные сложности, как и следовало ожидать, вызвала проблема выплаты маньчжурскими властями денег за КВЖД и различных пособий и пенсий совгражданам. Уже 24 мая 1936 г. Славуцкий в Харбине и Юренев в Токио выразили протест против прекращения маньчжурской стороной всех платежей советским гражданам - бывшим рабочим и служащим КВЖД. В июне и августе 1936 г. Юренев вновь обращался к Хатиро Арита, министру иностранных дел Японии, по этому вопросу. И хотя ответа министра не последовало, правительство Маньчжоу-диго возобновило выплаты денег[201]. Однако тут же оно пошло на еще более грубое нарушение статей Соглашения 1935 г., заявив 22 июня 1936 г., что будет «оплачивать за счет СССР неизвестные Советскому правительству претензии третьих лиц и, в случае непокрытия Советским правительством всей суммы произведенных таким образом платежей, оно уменьшит на соответствующую сумму причитающуюся СССР выкупную сумму за КВЖД»[202].

Дипломатическое бюро МИД в Северной Маньчжурии подвергло сомнению верность предоставленных советской стороной справок о состоянии счетов КВЖД, в том числе и обо всех обязательствах дороги к 23 марта 1935 г. Маньчжурская сторона утверждала, что удовлетворяет иски иностранных организаций и граждан к дороге, не упомянутые в этих справках, и требовала возместить эти платежи и начисленные на них 3 % годовых. Подобные притязания Маньчжоу-диго были совершенно незаконны, так как возникли уже после подписания Соглашения 1935 г. Наличие этих, неизвестных советской стороне (так, во всяком случае утверждал НКИД) претензий, маньчжурская администрация должна была установить до принятия на себя «всех прав в отношении КВЖД». В этой ситуации японский кабинет, как всегда, обвинил СССР в отказе выполнять обязательства по долгам КВЖД. Хотя по Соглашению 1935 г. советское правительство брало на себя только долги дороги, возникшие до 9 марта 1917 г. Затем, правда, Токио посоветовал Маньчжоу-диго выплачивать долги дороги самому[203]. 5 сентября и 25 декабря 1936 г. правительство Маньчжоу-диго опять заявило, что «впредь будет выплачивать за счет СССР неизвестные Советскому Союзу претензии

третьих лиц». Тем не менее, платежи, назначенные на 23 сентября 1936 г. и 23 июня 1937 г., были произведены в срок и без всяких затруднений[204]. Однако последний платеж – 5 981 625 иен, назначенный на 23 марта 1938 г. – до 1 сентября 1939 г. так и не был выплачен, причем советское правительство не смогло добиться этого ни от властей Маньчжоу-диго, ни от правительства Японии, хотя оказывало сильнейшее давление на Токио при проведении переговоров о рыболовной конвенции[205].

Маньчжурские власти соглашались выплатить последнюю часть денег за КВЖД в случае признания СССР «претензий так называемых частных лиц по КВЖД – 110 тыс. или даже 1 500 тыс. гоби»[206]. Хотя, по мнению замнаркома Б.С.Стомонякова, «при нынешнем напряженном состоянии наших отношений с Японией было бы очень важно возможно скорее ликвидировать все расчеты по КВЖД»[207], советская сторона твердо держалась принципа выплаты последнего платежа – «без всякого взаимного расчета». Для этого советское правительство неоднократно требовало вмешательства Японии – для выполнения ее обязательств по гарантии безусловного исполнения маньчжурской стороной Соглашения 1935 г.*[208].

Помимо этого, с 1 января 1937 г. маньчжурские власти прекратили вовсе выплаты пенсий бывшим служащим КВЖД[209]. Видимо, этот вопрос волновал советское правительство много меньше предыдущего (вообще, судьба кавэжединцев, вернувшихся в СССР, в том числе и после 1935 г., особая и трагическая тема), так как оно довольно быстро пошло на уступки. 3 июня 1938 г. Симамура, заместитель особого представителя МИД по Северной Маньчжурии предложил В.В.Кузнецову (управлявшему генконсульством в Харбине) «капитализировать пенсии за 2 года, при условии выплаты 4-х равных платежей в течение 2-х лет»[210]. При этом, данное условие касалось только граждан СССР, для проживавших в Маньчжурии пенсионеров КВЖД порядок выплаты оставался прежним. Видимо, японское правительство пыталось удержать остававшихся в Маньчжурии русских железнодорожников от возвращения в СССР и принудить перейти в гражданство Маньчжоу-диго.

---

* По утверждению японских историков, последний взнос за КВЖД был сделан в начале января 1940 г. (История войны на Тихом океане. С. 372–373).

До начала Второй мировой войны Советский Союз так и не смог добиться выполнения полного объема Соглашения 1935 г., а надежды на то, что избавившись от КВЖД, СССР значительно сократит опасность возникновения войны на Дальнем Востоке, оставались очень зыбкими. После 1935 г. КВЖД перестает на некоторое время быть объектом международных противоречий в регионе. Если в 1936–1939 гг. советское правительство еще пыталось добиться выполнения всего объема Соглашения 1935 г., то в период второй мировой войны эти вопросы уходят далеко на задний план, поскольку решение проблемы КВЖД в эти годы находилось в прямой зависимости от процесса освобождения Северо-Восточного Китая от японской оккупации.

22–26 ноября 1943 г. в Каире состоялась конференция с участием президента США Ф.Д.Рузвельта, премьер-министра Великобритании У.Черчилля и главы гоминьдановского правительства Чан Кайши. Коммюнике конференции, опубликованное в Каире 1 декабря 1943 г., содержало обязательства ведения военных действий против Японии весной 1944 г. и послевоенного мирного урегулирования на Дальнем Востоке. В Каирской декларации отмечалось, что цель политики трех держав на Дальнем Востоке – продолжать войну до безоговорочной капитуляции Японии, а также лишение ее «всех островов на Тихом океане, которые она захватила или оккупировала с начала первой мировой войны», вернуть Китаю все отторгнутые у него территории, в том числе Маньчжурию (ТВП), Остров Формозу (Тайвань) и Пескадорские острова (Пэнху). Корея также должна была получить свободу и независимость[211].

На Тегеранской конференции руководителей трех союзных держав – 28 ноября – 1 декабря 1943 г. – советское правительство дало принципиальное согласие принять участие в войне против Японии после разгрома Германии[212].

Вступление СССР в войну с Японией диктовалось государственными интересами страны. Прежде всего, необходимо было обеспечить реальную безопасность дальневосточных границ государства после разгрома германского фашизма как в отношении угрозы со стороны Японии, так и в случае коренного изменения отношений между союзниками после окончания второй мировой войны. Советское правительство учитывало важное военно-стратегическое положение Маньчжурии, где советской армии предстояло вести действия против Японии. Известный американский

китаист Оуэн Латтимор подчеркивал, что «благодаря своему географическому положению между Японией, Кореей и Сибирью Маньчжурия является единственной областью, через которую Россия может подвергнуться нашествию американских наземных войск при поддержке морских и воздушных сил»[213].

Москва также собиралась решить вопрос о пересмотре условий Портсмутского мира 1905 г.: добиться возвращения Сахалина, Курильских островов и наиболее удобных выходов в Тихий океан, перекрытых Японией. СССР считал также необходимым возместить убытки, которые понесли советские предприятия в Маньчжурии, прежде всего, КВЖД, в результате японской оккупации края. Именно поэтому вопрос о КВЖД, наряду с проблемой портов Порт-Артур и Дальний, активно обсуждался на Крымской конференции 3 союзных держав (4–11 февраля 1945 г.).

Правительство СССР считало необходимым, чтобы документ с перечнем условий вступления СССР в войну с Японией был подписан тремя главами союзных государств – с последующей передачей этого документа на утверждение Президиума Верховного Совета СССР. Участники конференции условились хранить достигнутые в Ялте соглашения в тайне, поскольку существовали известные сомнения в умении или желании китайской стороны хранить секреты, что было в полной мере продемонстрировано ею во время подписания советско-китайского Договора о ненападении 1937 г.[214] По предложению президента США Ф.Д.Рузвельта было решено установить совместный советско-китайский контроль над КВЖД. Если вспомнить, какие усилия прилагали американцы, англичане и французы, чтобы не допустить подобного положения в 1923–1924 гг., и то сопротивление западных стран, которое вызвало советско-китайское соглашение от 31 мая 1924 г., то становится очевидным, что предложение Рузвельта было вызвано трезвой оценкой роли СССР в международных отношениях того времени.

11 февраля 1945 г. было достигнуто соглашение о вступлении СССР в войну против Японии через 2–3 месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе на следующих условиях:

«1. Сохранения status qwo Внешней Монголии (МНР).

2. Восстановления принадлежавших России прав, нарушенных вероломным нападением Японии в 1904 г., а именно:

а) возвращения Советскому Союзу южной части о. Сахалин и всех прилегающих к ней островов;

b) интернационализации торгового порта Дайрена с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза в этом порту и восстановления аренды на Порт-Артур как на военно-морскую базу СССР;

c) совместной эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги, дающей выход на Дайрен, на началах организации смешанного Советско-Китайского общества с обеспечением преимущественных интересов, при этом имеется в виду, что Китай сохраняет в Маньчжурии полный суверенитет.

3. Передача Советскому Союзу Курильских островов»[215].

Москва, в свою очередь, выразила готовность заключить с правительством Китая пакт о дружбе и союзе для оказания ему помощи в освобождении страны от японской оккупации. По предложению И.В.Сталина, Ф.Д.Рузвельт обязался войти в контакт с китайской стороной: добиться согласия Чан Кайши по вопросу суверенитета МНР, в отношении статуса портов и железных дорог Маньчжурии. Эти обязательства, как и условие секретности ялтинских соглашений, были полностью выполнены Вашингтоном. Новый президент США Г.Трумэн разрешил послу в Китае П.Хэрли только 15 июня 1945 г. уведомить правительство Гоминьдана о советских условиях, а также добиться согласия с ними китайцев[216].

Таким образом, решения Ялтинской конференции отвечали интересам всех участников антифашистской коалиции, так как были нацелены на скорейшее завершение войны с Японией на Дальнем Востоке и Второй мировой войны в целом. Что же касается КВЖД, то с конца войны дорога вновь становится объектом международных отношений на Дальнем Востоке. Уже на Ялтинской конференции, когда был решен вопрос о совместной эксплуатации КВЖД и ЮМЖД Советским Союзом и Китаем, она опять оказывается предметом международного торга, инструментом осуществления советской политики в регионе и ареной столкновения межгосударственных противоречий.

4.3. Российская эмиграция в Маньчжоу-диго (1931–1945 гг.)

4.3.1. Белая эмиграция и оккупация Японией Маньчжурии

Установление Японией оккупационного режима в Маньчжурии ознаменовало начало нового периода в жизни российской

эмиграции в Харбине и на линии. Этот период в истории белых русских в Маньчжурии был особым во всех отношениях: политическом, идеологическом, правовом и даже экономическом. Поэтому представляется целесообразным вкратце охарактеризовать основные направления политики Японии в Северо-Восточном Китае в области идеологии, экономики, административного управления в 30-е гг. XX в.

Государственное управление Маньчжоу-диго находилось под контролем японского посла в Маньчжурии, который одновременно являлся и командующим Квантунской армией. Оно осуществлялось через японцев – должностных лиц Маньчжурской империи. Чиновники-японцы занимали не только самые важные посты в правительственном аппарате Маньчжоу-диго, они составляли 36 % всех служащих центральных государственных учреждений и 29 % служащих провинциальных органов управления[217]. Согласно японо-маньчжурскому протоколу оборона Маньчжоу-диго всецело возлагалась на японскую армию, а маньчжурская армия «использовалась только для поддержания общественного порядка в стране»[218]. Деятельность политических организаций в Маньчжоу-диго была запрещена, не существовало и парламентской системы. Фактически там была установлена японская диктатура. Правящие круги Японии уделяли очень большое внимание идеологическому обоснованию своей политики в Восточной и Юго-Восточной Азии. Японские идеологические концепции не только определяли внешнюю и внутреннюю политику Маньчжоу-диго, но и жестко регламентировали жизнь российских эмигрантов в Северо-Восточном Китае: все эмигрантские общественные и политические организации, культурные и научные общества, пресса, молодежные объединения – все они находились под неусыпным наблюдением и идеологическим контролем японских властей в Маньчжоу-диго.

Первоначальной основой для идеологического обоснования экспансии Японии в Азиатско-тихоокеанском регионе послужила теория «общности судеб» Японии и развивающихся азиатских государств, возникшая еще в начале XX в. и способствовавшая распространению в Японии «паназиатизма». Развитие этой теории привело к появлению в начале 1930-х гг. таких новых концепций, как идея создания «сферы сопроцветания стран Восточной Азии», «нового порядка» и др. – поскольку образование Маньчжоу-диго и дальнейшее развитие агрессии Японии в Китае требовали как

морального и политического оправдания, так и идеологического закрепления достигнутых успехов. Обосновывая континентальное направление экспансии, один из японских идеологов Миядзаки Масаеси утверждал, что центром развития Востока становится Япония и необходимо создать «Восточно-Азиатскую федерацию», в которую на первом этапе войдут Япония, Маньчжурия и Китай. Цель подобного объединения, в котором будет утвержден «новый порядок» – подготовка к тотальной войне. При этом автор имел в виду в первую очередь агрессию против СССР, так как Маньчжурия в те годы рассматривалась Токио как «жизненная линия» Японии, которую необходимо укреплять в интересах «обороны» против СССР. Эти взгляды ученого были типичны для ультраправых политических деятелей Японии того времени. Так, созданное Миядзаки в 1939 г. «Общество Восточно-Азиатской федерации» получило определенную поддержку премьер-министра Ф.Коноэ[219] . В 30-е гг. XX в. японские идеологи особое внимание обращали на обоснование необходимости создания «обширной сферы сопроцветания» под эгидой Японии. «Восточно-азиатская сфера процветания – обширная автономная зона обеспечения безопасности Японии и снабжения ее необходимыми материальными ресурсами – должна была включать Северный Сахалин и Курилы на севере, Восточную Сибирь, Маньчжурию, Внутреннюю и Внешнюю Монголию, Китай и Тибет на западе, Голландскую Индию на юге и океан до Гавайских островов на востоке» – таково мнение Ябэ Тэйдзи[220], активного члена «мозгового треста» премьер-министра Ф.Коноэ.

По мере затягивания войны в Китае японские политологи все больше внимания уделяли поиску пути урегулирования китайского вопроса. Еще один из сторонников премьер-министра Коноэ профессор Рояма Масамити в книге «Восточная Азия и мир» (1941 г.) доказывал, что путь к скорейшему разрешению японо-китайского конфликта лежит в установлении «нового порядка» в Восточной Азии, под которым Рояма подразумевал объединение Японии, Маньчжоу-диго и Китая, основанное на принципах «кооперации и сотрудничества». Автор признавал невозможность для Японии военным путем подчинить Китай и видел в создании сообщества в Восточной Азии единственный приемлимый для Токио выход[221]. Эталоном «нового азиатского порядка» должно было стать созданное на японских штыках Маньчжоу-диго, где в октябре 1934 г. были проведены реформы управления. При каби-

нете министров Японии было создано Бюро по делам Маньчжурии, к которому перешли полномочия, ранее находившиеся в руках министерства иностранных дел и министерства колоний. Пост начальника Квантунской области упразднялся, но вводилась должность губернатора Квантуна, находившегося под контролем японского посла в Маньчжурии. Последний по-прежнему являлся командующим Квантунской армией. Таким образом, полицейская власть была полностью передана японской армии. Председателем Бюро по делам Маньчжурии был военный министр Хаяси. Реформы управления в Маньчжурии явились своеобразным признанием того факта, что в этом государстве было установлено японское господство[222]. В начале ноября 1937 г. японцы объявили о заключении договора между Японией и Маньчжоу-диго, по условиям которого Токио «отказался» от экстерриториальности, полученной по старым неравноправным договорам с Китаем и «передавал» все административные права органам Маньчжоу-диго. Японская дипломатия настойчиво рекламировала этот договор как документ «большой принципиальной значимости», якобы восстанавливающий суверенность нового азиатского государства. В договоре утверждалось, что в Маньчжоу-диго «введены усовершенствования в законодательстве и различных системах государства», позволившие «полностью отменить права экстерриториальности», что, как утверждали японцы, служило бесспорным доказательством преимуществ устанавливаемого ими порядка[223]. «Отказ» Японии от экстерриториальности должен был по замыслу японских авторов договора смягчить антияпонские настроения среди национальной китайской буржуазии и усилить борьбу китайского народа против Великобритании и США, продолжавших пользоваться правами, предоставленными неравноправными договорами.

Не менее важной для японского кабинета была задача экономической экспансии в Северо-Восточном Китае. Оккупировав Маньчжурию, Япония приступила к созданию в ней тяжелой промышленности, что само по себе было совсем не плохо. Развитие маньчжурской экономики осуществлялось под лозунгом «японо-маньчжурского экономического блока», сущность которого состояла в использовании ресурсов Китая для нужд военного производства Японии. Экономика Северо-Восточного Китая стала одним из звеньев экономики Японии[224]. Возник даже амбициозный план преобразования Харбина в Великий город

Маньчжурской империи, о чем в 1932 г. объявил городской голова Харбина Бао Гуаньчжэнь. Перспективные планы развития города охватывали территорию, намного превосходящую площадь Харбина в пределах полосы отчуждения. Размах работ намечался огромный, был разработан грандиозный проект перепланировки города: весь Великий Харбин должен был состоять из прямых, параллельных друг другу улиц. Однако из замысла создать идеальный город-сад ничего не получилось. Как отмечает прекрасный знаток русской архитектуры Харбина Н.П.Крадин, с 1 июля 1937 г., в соответствии со специальным указом, Великий Харбин превращался в город обычного типа - становился теперь скромной столицей Биндзянской провинции и переходил в подчинение ее губернатора[225].

После начала войны с Китаем японское правительство стало перед необходимостью установления режима военного времени во всех областях жизни - политике, экономике и культуре. Усиление контроля над экономикой осуществлялось на основе законов «О чрезвычайных мерах в области экспорта и импорта» и «О регулировании чрезвычайных капиталовложений» от 10 сентября 1937 г. Решающую роль в переводе Японии на военные рельсы сыграл закон «О всеобщей мобилизации нации» (март 1938 г.). Он охватывал не только все отрасли экономики, но и распространялся также на сферу образования, науки, слова, печати, собраний, трудовых коллективов и т. п. Сам Коноэ был вынужден признать, что закон ввиду его крайней реакционности «вызовет серьезное беспокойство среди народа»[226]. Этот закон позволял японскому правительству направлять 2/3 всех бюджетных поступлений на нужды войны[227]. Жесткий контроль был установлен буквально во всех областях жизни японского общества и населения Манчьжоу-диго. Так, в мае 1941 г. был создан орган контроля над прессой - Японская газетная лига, опиравшаяся на законы «Об ограничении газетных публикаций» (январь 1941 г.), «О чрезвычайных мерах по надзору над прессой, собраниями и организациями» (декабрь 1941 г.). Лига была подчинена министерству внутренних дел Японии. В феврале 1942 г. Лига была преобразована в Японское газетное общество. Хотя оно осуществляло строжайший контроль над газетами, в феврале 1945 г., когда положение на фронтах было особенно неблагоприятным, даже эта организация была распущена и контроль над прессой перешел непосредственно в ведение Информационного управ-

ления. В условиях такого контроля и многократной цензуры в газетах и журналах не печатались даже фотографии людей с раскрытыми зонтиками или выражения наподобие «жаркий и душный день», так как это, по мысли цензоров, говорило о погоде и могло быть использовано неприятельской авиацией[228]. Таким образом, все стороны жизни и деятельности населения Маньчжоу-диго жестко контролировались японской администрацией. В полной мере это касалось и российской колонии в Северо-Восточном Китае.

Такие важные международные события как оккупация Японией Маньчжурии и создание марионеточного государства получили в среде Российского зарубежья самые разные оценки. Положительные эмоции по поводу японских действий в Маньчжурии и последовавшего создания Маньчжоу-диго были достаточно сильны в определенных кругах дальневосточной русской эмиграции. Лидеры – Г.М.Семенов, М.К.Дитерихс, Д.Л.Хорват – выразили поддержку и одобрение действиям японского правительства. Так, атаман Семенов прибыл в Мукден сразу же после занятия города японскими войсками. Он был вызван к начальнику 2-го отдела штаба Квантунской армии полковнику Исимура, который предложил атаману готовить вооруженные силы из русских эмигрантов[229]. По некоторым сведениям японцы снабжали эти отряды оружием, отнятым у китайских солдат. Все это привело к усилению антисоветских действий белых военных формирований на западной линии КВЖД и в Баргинском районе (отряды Эпова, Стрельцова, Иванова и Гордеева)[230]. Дальневосточный филиал РОВС также поддержал политику Японии в отношении ТВП. М.К.Дитерихс опубликовал призыв к русской эмиграции в Европе оказать ему всевозможную помощь в подготовке решающей войны с советской властью. В Германии, Чехословакии, Финляндии, Латвии, Литве начался сбор пожертвований и даже отправка отдельных добровольцев на Дальний Восток[231]. «За рубежом развернулась широкая кампания за вступление находящихся в эмиграции остатков белой армии в войну против Советского Союза с целью свергнуть в стране власть большевиков»[232], — отмечает российский историк Н.Г.Думова. Даже многие русские чиновники китайских государственных учреждений воспользовались ситуацией для сведения счетов с советскими служащими и растаскивания имущества советских учреждений в Харбине, о чем свидетельствуют многочисленные протесты советского генконсула

начальнику Дипломатического управления Гиринской провинции и документы эмигрантских архивов[233].

Не только лидеры дальневосточной эмиграции поддержали агрессию Японии в Маньчжурии. Много сторонников этой акции Токио было и среди русских эмигрантов в Европе. Б.Суворин, несколько лет работавший журналистом в Шанхае и Харбине, по просьбе журнала «Часовой» опубликовал подробный рассказ о жизни российской эмиграции на Дальнем Востоке, в том числе и о их положении «при японцах». По мнению журналиста после японской оккупации «русским стало жить много легче», причем общественная жизнь в Харбине, которая «осуществлялась при китайцах только в подполье (? – *Н.А.*), сейчас также оживилась»[234]. Далее Суворин утверждал, что русская общественность и печать на Дальнем Востоке испытывают симпатии к Японии, «которые основываются на вере в то, что Япония сможет раньше всех других государств понять, что СССР ее несомненный и опасный враг»[235]. Оставим эти высказывания на совести автора. Хорошо знающая реалии того времени Е.Таскина подчеркивает, что «новый режим принес огромные страдания всем народам Маньчжурии. Особенно сильно пострадало китайское население. Жесткие тиски хорошо организованной власти не обошли и многотысячного русского населения этой страны»[236]. Наивно думать, что японские власти допустили бы малейшее выражение протеста против своих действий со стороны русской эмиграции. Вся белоэмигрантская печать Маньчжурии была полна верноподданнических статей и славословий в адрес «правительств Ниппон (Японии. – *Н.А.*) и Маньчжоу-Го». Не избежал этой участи и популярный харбинский журнал «Рубеж», до этого всеми силами старавшийся держаться подальше от политики. Православная церковь Маньчжурии также приветствовала приход японской армии. Архиепископ Нестор в «Очерках Дальнего Востока» превозносил новое государство за заботливость по отношению к русским эмигрантам, приравненным в правах к маньчжурским подданным. Пастырь душ человеческих с уверенностью утверждал, что «нет сейчас русского ни за рубежом, ни тем более в пределах нашей родной страны, который не сознавал бы, насколько важно было бы сейчас для России, для всего нашего национального дела вооруженное столкновение Советской России с любым достаточно сильным противником»[237]. Более того, служитель церкви «с упованием, с трепетом надежды» ждал начала войны Японии с СССР[238].

Примерно те же надежды и желания высказывало руководство фашистской партии во главе с К.В.Родзаевским.

Однако среди белой эмиграции было немало людей, не разделявших подобные взгляды. Так, П.Н.Милюков в феврале 1932 г. сделал в Париже доклад «Дальневосточный конфликт и Россия», в котором, касаясь планов Японии на Дальнем Востоке, отметил: «Мы не в состоянии при нынешних условиях сами бороться за нашу землю. Становиться же на другую сторону баррикад было бы для нас преступно»[239]. Поэтому, по мнению Милюкова, русская эмиграция должна «желать, чтобы Советская власть оказалась достаточно сильной на Дальнем Востоке»[240]. Позицию Милюкова в других эмигрантских изданиях поддержали А.И.Деникин, А.М.Кулишер, А.И.Гиддони, В.Л.Богданович[241]. Доклад Милюкова вызвал бурную реакцию в эмигрантской прессе. Против него ополчились представители не только правого, но и левого крыла эмиграции. А.Ф.Керенский 9 марта 1932 г. на очередном собрании редакции газеты «Дни» сделал доклад «Дальний Восток, большевики и интересы России», в котором совершенно безосновательно утверждал, что «в 1932 г. сталинское самодержавие не смеет помыслить даже и о защите коренных интересов государства»[242]. Более того, по его мнению, сейчас судьба русского Дальнего Востока «зависит исключительно от благоволения, технических возможностей и международных расчетов японцев». Для свержения диктатуры большевиков Керенский был готов на союз белоэмигрантов с японцами в войне против СССР[243]. Несмотря на весь ораторский талант докладчика, многие из участников последовавшей затем дискуссии все же высказались и против развязывания Японией войны против СССР, и против участия в ней белоэмигрантов на стороне японцев[244]. Так, активный деятель эмиграции, бывший дипломат Е.В.Саблин в апреле 1934 г. отмечал, что «Японии вряд ли удастся нанести крупный территориальный ущерб российской империи. До сих пор им, правда, удавалось успешно вытеснять русское влияние в Маньчжурии и Восточной Монголии. Им может еще удастся присвоить себе тем или иным путем и нашу трансманьчжурскую железную дорогу. Но это будет, вероятно, максимумом их достижений»[245]. В этом царский дипломат, как показала история, оказался абсолютно прав.

Представляется, что большая часть белой эмиграции в Китае, столкнувшись с японским режимом на собственном опыте, не

разделяла взглядов Семенова, архиепископа Нестора и Керенского, хотя и не занимала просоветских позиций. Японское командование проводило в отношении русских эмигрантов достаточно жесткую политику, усиливая нажим по мере государственного строительства Маньчжоу-диго, а затем в связи с введением режима военного времени. Об этом свидетельствует как анализ архивных документов за 1932-1945 гг., так и многочисленные воспоминания самих эмигрантов. Как же отнеслись к японской оккупации Маньчжурии обычные, рядовые эмигранты? Большинство из них сначала не смогло разобраться в происходящем. Е.Таскина отмечает, что появление японских частей в Харбине было тихим, поначалу даже малоощутимым. Вот как описывает это событие харбинец Леван Хаиндрава в романе «Отчий дом»: «Мало кого трогало, да и мало кто понимал, что происходит захват огромной страны, по территории равной Франции, Польше и Кавказу, вместе взятым. Все жили своими интересами и, казалось, вовсе не были связаны с судьбой народа - хозяина этой страны, хозяина великодушного, терпимого. Но самые дальновидные и умудренные жизненным опытом... - были не на шутку встревожены. Косвенные, но очевидные признаки свидетельствовали о зловещей сути надвигающихся перемен»[246]. Только через несколько лет, особенно после вынужденной продажи советской стороной своих прав на КВЖД, японское давление на русскую эмиграцию стало усиливаться, что привело в итоге к массовому оттоку белых русских из Маньчжурии в Шанхай, Тяньцзин, на юг Китая. Часть эмигрантов стала активно сотрудничать с японскими властями, причем отношение к ним в эмигрантской среде было, как правило, весьма скептичным. Так, с приходом японцев начала выходить новая ежедневная газета на русском языке «Харбинское время», редактором-издателем которой был японец. Тот же Л.Хаиндрава писал, что сотрудничать в этой газете «стали те из русских, которые отличались крайними, даже для большинства эмигрантов неприемлемыми взглядами, а также люди заведомо непорядочные, давно махнувшие рукой на собственную репутацию. «Харбинское время»... вело бешеную антикитайскую агитацию, а заодно травило и тех из видных жителей города, которые не декларировали своих симпатий к японцам и не выказывали готовности перекинуться на их сторону»[247]. Большинство рядовых эмигрантов старалось держаться нейтрально и избегало тесных контактов с японской администрацией. Уже

упоминавшийся Е.В.Саблин указывал, что «японцы учитывают эти различные настроения среди русских. Они допускают сочувствующих им русских на службу в войсках и в учреждениях нового маньчжурского государства, однако и там их держат лишь на низших ступенях. По отношению к русским, кажущимся им недостаточно надежными, принимаются систематические меры. Русские, занимающие сколько-нибудь выдающееся положение в Маньчжурии, а также крупные торговцы, более или менее независимые люди из интеллигенции вытесняются из Маньчжурии и Восточной Монголии под различными благовидными предлогами и вынуждаются перебираться в города Китая, где их встречают в общем довольно сочувственно»[248].

Как уже отмечалось выше, вся политическая и общественная жизнь российской колонии в Маньчжоу-диго была под жестким контролем японских властей, создавших ряд идеологических организаций, регламентирующих буквально все стороны ее эмигрантского существования. Одной из таких организаций было общество Сехэхуай, в русском произношении 1930-х гг. Се-Хэ-Хой. В приказе командующего Квантунской армией генерала К.Уэда в марте 1937 г. Се-Хэ-Хой называется «организацией, родившейся одновременно с основанием Маньчжоу-Ди-Го как государственный орган. Это общество является единственной идеологической, культурной, политической и практической организацией, которая, охраняя дух и идеалы основания государства, воспитывает народ к воплощению государственных идей Маньчжоу-Ди-Го»[249]. 15 августа 1937 г., по случаю начала японо-китайской войны, штаб Се-Хэ-Хой организовал в Харбине Всенародное собрание протеста против «вероломного нападения китайских властей в Северном Китае», в котором было представлено 69 организаций всех национальностей Маньчжоу-диго, в том числе и российские эмигрантские[250].

25 июля 1932 г. в Маньчжурии было организовано общество Кио-Ва-Кай – «Общество мирного сотрудничества народов Маньчжурской империи», главной целью которого провозглашалась «помощь Ниппон в борьбе с англо-саксонским миром и агрессией Коминтерна»[251]. Для практической работы среди белой эмиграции в Кио-Ва-Кай был создан Особый отдел с русскими сотрудниками, который занялся внедрением идей общества «в толщу эмигрантских масс»[252]. В 1936 г. первые эмигранты вступили в члены Кио-Ва-Кай. В 1939 г. для работы с русской молодежью,

Иллюстрации к книге Н.Е.Абловой

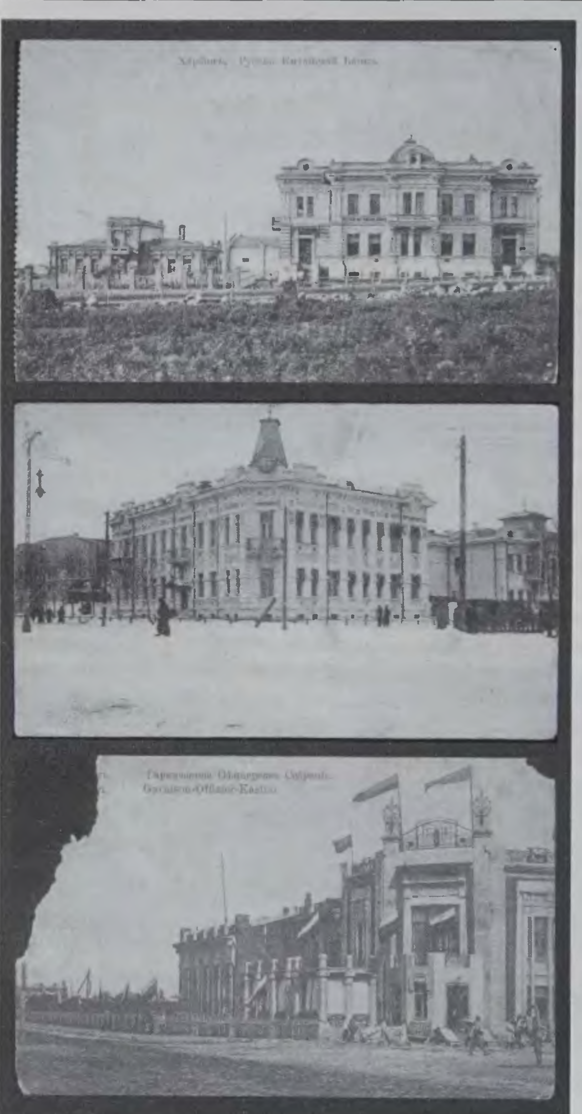
«КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории
(первая половина XX века)»

Переселенец. *Открытка начала XX в.*





Бродячие китайские музыканты. *Открытка начала XX в.*



Русско-китайский банк. *Харбин, 1910 г.*

Китайская таможня. *Харбин, 1916 г.*

Гарнизонное Офицерское Собрание. *Харбин, 1913 г.*



Внутреннее убранство Иверской церкви в Харбине. *Фото 1930-х гг.*



Слева: Подготовка ледяного креста к празднику Крещенья Господня на Сунгари (начало 1920-х гг.)

Ниже: Ледяной крест на Сунгари. Праздник Крещенья Господня на Сунгари впервые состоялся 19 января 1921 г. Включал: торжественные крестные ходы, церковное служение, купание в крещенской проруби (мороз мог достигать 40°!)





Наводнение 1932 г. Китайская улица на Пристани.
(В лодке – братья М.А. и А.А.Мятовы)



Пристань. Вид с лесов достраивавшегося Нового Софийского Храма
Харбин, 1930 г.



Свято-Николаевский собор – любимый собор Харбинцев. Построен в 1897–98 гг., сожжен хунвейбинами 23 августа 1966 г. *Фото серед. 1950-х гг.*

Вокзал и привокзальная площадь Харбина. *Фото середины 1950-х гг.*

Мечеть российских татар. *Фото 1950-х гг.*



Здание, которое занимало Правление КВЖД. *Харбин, 1970-х гг.*

Популярный в Харбине магазин Н.Г.Чурина. *Фото 1970-х гг.*



Бывший дом И.Ф.Чистякова в Харбине. *Фото 1970-х гг.*







Фрагменты «русской» застройки в Харбине. *Фото 1990-х гг.*

Софийская церковь в «шанхае» поздних китайских пристроек. *Харбин, 1990 г.*





Старые русские дома, новые китайские обитатели. *Харбин, 1990 г.*

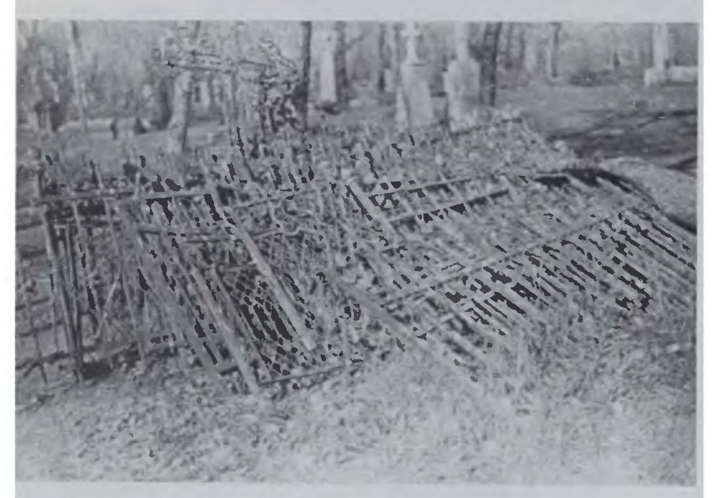


Слева: Фрагмент «русской» застройки Харбина. *Фото 1990 г.*

Внизу: «Новая» синагога. *Харбин, 1990 г.*



Разрушенное Успенское кладбище в Харбине (так называемое «Новое» на Большом проспекте). *Фото 1990 г.*



Разрушенное Успенское кладбище. Решетки кладбищенских оград. Последнее захоронение датировано 31 мая 1958 г., кладбище закрыто 1 июня 1958 г. *Фото 1990 г.*



Успенское кладбище 30 лет спустя закрытия, в апреле 1990 г.
Ныне здесь Харбинский парк культуры и отдыха



Около 100 могил с Успенского кладбища были перенесены на Успенско-Предтеченское кладбище (так называемое «Дальнее») на окраине Харбина. *Фото 1990 г.*

Последние русские харбинцы и отец Григорий Чжу
на Дальнем кладбище. *Фото начала 1980-х гг.*





У близких не хватило денег на надгробие. *Дальнее кладбище, 1990 г.*

Памятник А.А.Корнильеву (командиру миноносца «Решительный», участнику первого боя с японцами) на Дальнем кладбище. *Фото 1990 г.*



Последние русские харбинцы у последних родных могил.
Дальнее (Успенско-Предтеченское) кладбище, май 1990 г.

Т.Н.Федорова у надгробия родственникам.
Дальнее кладбище, май 1990 г.



Покровская церковь – единственный ныне действующий в КНР православный храм



Пасхальная служба в Покровской церкви в апреле 1990 г. Последний православный священник Харбина отец Григорий Чжу (умер 21 сентября 2000 г.) Рядом – А.М.Мятов и Валентина Хан

чему японское командование придавало особое значение, учреждается Российская эмигрантская организация молодежи Кио-Ва. В июле 1940 г. были открыты Высшие курсы Кио-Ва-Кай для русской молодежи, решение об этом принимали представители японской военной миссии. Для воспитания русских юношей и девущек в мае 1941 г. был торжественно открыт в Харбине «Дом молодежи», затем были созданы русские отряды Кио-Ва-Кай[253]. Главное направление работы Кио-Ва-Кай – антикоммунистическая деятельность. В декабре 1936 г. была опубликована «Декларация Кио-Ва-Кай о борьбе с Коминтерном», согласно которой проводились регулярные мероприятия: конкурсы антикоммунистических лозунгов и плакатов, всевозможные собрания протеста против деятельности Коминтерна, недели разоблачения коммунизма и пр. Японская военная миссия в Харбине считала, что перед белой эмиграцией стоят особые задачи, которые она должна решать через организацию Кио-Ва-Кай: во-первых, политический характер российской эмиграции определялся ее антикоммунистической платформой, во-вторых, историческая миссия этой эмиграции в Восточной Азии заключалась в «установлении духовной и действительной связи между ее народами и народами Великой Восточно-Азиатской сферы совместного процветания и благополучия»[254]. Однако, несмотря на все усилия японских властей, эти идеи находили слабую поддержку среди российского населения Маньчжурии. Об этом свидетельствуют не только воспоминания современников тех событий[255], но и тот факт, что должности во всех этих многочисленных организациях, созданных японцами, занимали одни и те же лица: функционеры БРЭМ, фашистской партии, Дальневосточного союза казаков и т. д. (генералы В.А.Кислицын, А.П.Бакшеев, Л.Ф.Власьевский, К.В.Родзаевский).

4.3.2. БРЭМ и российская эмиграция в Маньчжурии (1932–1945 гг.)

28 декабря 1934 г. указом правительства Маньчжоу-диго был создан специальный орган, наделенный административными функциями в отношении российских эмигрантов – «Бюро по делам Российских эмигрантов в Маньчжурии» (БРЭМ). Его цель была обычной для всех эмигрантских организаций – «оказание правовой, моральной, материальной и культурной помощи Российским эмигрантам, проживающим в пределах маньчжурской

империи»[256]. Основными задачами провозглашались: сношения с властями империи; объединение общественных, профсоюзных, благотворительных и прочих эмигрантских организаций; регистрация, учет и статистические обследования жизни эмигрантов; квалификация русских беженцев по специальностям и профессиям. В начале 1935 г. Бюро состояло из канцелярии и 5 отделов, позже, в связи с продажей КВЖД, был специально создан железнодорожный отдел[257]. К концу декабря 1935 г. БРЭМ было зарегистрировано уже 163 эмигрантских организации в Маньчжурии: политических – 2, общественных – 27, бывших военных – 18 и т. д.[258]. В это же время Бюро имело 8 отделений в Маньчжоу-диго (на станциях Пограничная, Ашихэ, Цицикар и др.)[259]. Затем объем работы БРЭМ, в связи с ужесточением политики японских властей в отношении белых русских, значительно увеличился, что привело к созданию новых отделений и росту штатов. Так, в 1944 г. помимо Главного бюро (Харбин) существовало 5 бюро (Дайрен, Мукден, Синьцзин, Цзямусы, Сахалян), 3 районных бюро (Захинганское, Цицикарское и Восточное), 4 отделения и 32 представительства БРЭМ, а штат сотрудников только Главного бюро вырос с 205 человек в 1936 г. до 335 в Главном бюро и 545 на местах в 1944 г.[260] Соответственно возросло и число отделов Главного бюро в Харбине. Очень скоро их было уже 7: они занимались управлением политической и экономической жизни эмигрантов, руководили молодежными, женскими и благотворительными организациями[261]. Жизнь российской колонии в Маньчжоу-диго благодаря БРЭМ была регламентирована до последней мелочи, а само Бюро, являясь орудием политики японского командования в отношении русских эмигрантов, было руководящим центром эмиграции. Работа БРЭМ была тщательно организована и хорошо налажена. Так, например, статистические данные Бюро отличались большой точностью: вплоть до 1 человека были подсчитаны не только бывшие российские граждане в Маньчжурии (в 1944 г. 68 877 человек), но и представители национальных колоний (например, в 1944 г. украинцев – 2037, грузин – 173 и т. д.)[262]*. Неудивительно поэтому, что японские и маньчжурские власти легко контролировали жизнь российской колонии в Харбине и на линии.

---

* Данных о числе проживавших в ОРСМ белорусов в харбинских фондах и эмигрантских изданиях нет.

Материальные средства БРЭМ складывались из поступлений от Харбинской военной миссии[263], издательской деятельности, а также ежемесячных взносов каждого эмигранта в виде 1 % налога с суммы получаемых доходов[264]. Бюро имело собственную типографию, где издавался официоз БРЭМ – газета «Голос эмигрантов», а также ежемесячный журнал «Луч Азии» и еженедельная газета «Боевой друг»[265].

Первым председателем БРЭМ был генерал-лейтенант В.В.Рычков, преемником которого в августе 1935 г. стал генерал-лейтенант А.П.Бакшеев*. В 1938 г. его сменил генерал от кавалерии В.А.Кислицын, а с 1942 г. до августа 1945 г. БРЭМ возглавлял генерал-майор Л.Ф.Власьевский.

Надо отметить, что создание БРЭМ сразу привлекло внимание советского руководства. В сентябре 1935 г. замнаркома Б.С.Стомоняков в беседе с японским послом в СССР Ота выразил серьезную обеспокоенность тем, что японские власти не только допускают, несмотря на все протесты Москвы, но и поощряют деятельность белоэмигрантских организаций. Стомоняков возмутился также тем, что «японские власти организовали «бюро русских эмигрантов» (так в документе. – *Н.А.*) в Маньчжоу-Го и настаивают на подчинении всех эмигрантов этому «бюро», которое становится боевым центром крайних антисоветских элементов в Маньчжурии»[266].

Деятельность БРЭМ отличалась многообразием. Помимо выполнения поставленных японскими властями основных задач (административно-организационных и воспитательно-идеологических), Бюро занималось массой практических дел: трудоустройством эмигрантов, цензурой русской печати, созданием новых и поддержкой прежних благотворительных учреждений, устройством школ и высших учебных заведений для русских в Маньчжоу-диго, руководством молодежными и женскими организациями, контролем над деятельностью различных религиозных учреждений, переселением эмигрантов, оформлением перехода из советского гражданства и т. п.

БРЭМ объединяло все эмигрантские организации в Маньчжурии не на словах, а на деле. Японские военные власти, в отличие

---

* В Харбине в это время было еще два А.П.Бакшеева, оба генерал-лейтенанты – Александр Прокопьевич и Алексей Прокопьевич. (См.: Справочник-список. С. 15.)

от администрации ОРВП, относились к эмигрантам не просто как к «белым русским», а учитывали многонациональный состав российской колонии. В это время во всех официальных документах белая эмиграция называется только «российской», а не «русской» - как в двадцатые годы. В Главном бюро существовал Совет национальностей, в который входили главы национальных общин (украинской - А.С.Витковский, еврейской - А.И.Кауфман, армянской - С.В.Грдзелов, грузинской - Г.Е.Хундадзе, тюрко-татарской - Х.И.Салеев)[267].

По масштабу деятельности и по уровню организации различных служб с Бюро не может сравниться ни одна из эмигрантских организаций в Китае. Характерной особенностью и ярким проявлением японского влияния было установление жесткой дисциплины, а позже и военного порядка в организации работы БРЭМ. В делах фонда Бюро содержится множество приказов о дисциплинарных взысканиях, различных наказаниях проштрафившихся сотрудников. Основной мотив ужесточения кадровой политики - «общее моральное разложение и пониженная дисциплина российской эмиграции»[268]. В июне 1936 г. было даже принято решение об ответственности начальников отделов и отделений «за политическую благонадежность своих сотрудников»[269]. В целом же БРЭМ было «фактически русским отделом японской военной миссии»[270] - отмечал один из самых активных сотрудников Бюро К.В.Родзаевский. В этой связи не убедительным представляется мнение А.А.Хисамутдинова о том, что БРЭМ «копировало политическое устройство Советской России, со всеми свойственными ему отрицательными чертами: шпиономанией и беззаконием, уничтожением политических противников и террором»[271]. Также нельзя согласиться с утверждением этого исследователя, что уход БРЭМ как «тоталитарной организации... в сферу неформальной деятельности... затруднил научный анализ ее»[272]. Напротив, представленные только в Государственном архиве Хабаровского края материалы (например, знаменитый фонд 830 и другие) многое дают для исследования этого периода в истории белых русских в Китае.

В структуре БРЭМ особенно важную роль играл 2-й отдел, в обязанности которого входило информирование местной и мировой прессы о положении русских эмигрантов в Маньчжоу-диго. Все сведения в печать поступали только через этот отдел, которым руководил уже упоминавшийся К.В.Родзаевский, бесспорно та-

лантливый организатор. Для «сближения с прессой» раз в месяц он устраивал «чашку чая» для представителей местных эмигрантских, маньчжурских и японских газет. Подобные мероприятия всегда проходили под председательством начальника Бюро с обязательным присутствием всех руководителей отделов[273]. Этот отдел во всем зависел от японских и маньчжурских властей. Так, председатель БРЭМ просил специального разрешения министра внутренних дел Маньчжоу-диго на получение по одному экземпляру запрещенных советских газет («Правда», «Известия», «Экономическая жизнь», «Тихоокеанская звезда») для изучения положения в СССР и составления специальных сводок для прессы[274]. В итоге одной из важнейших задач второго отдела стало ведение активной постоянной антисоветской пропаганды в эмигрантской прессе. 25 декабря 1936 г. генконсул в Харбине М.М.Славуцкий направил ноту маньчжурскому правительству, в которой возмущался не столько тем, что «белогвардейская печать ежедневно пестрит самыми грязными выпадами и призывами против Советского государства и его официальных представителей; радиостанции в Синьцзине и Харбине систематически передают аналогичные выступления на русском языке отдельных белогвардейцев», сколько тем, что это происходит, «когда является общеизвестным наличие в Маньчжоу-Го строжайшей цензуры печати и радиовещания и, больше того, когда сами указанные радиостанции являются правительственными»[275].

Создание БРЭМ почти совпало по времени с продажей СССР КВЖД, поэтому аппарат Бюро был привлечен японским командованием и властями Маньчжоу-диго к организации работы дороги в новых условиях. 10 марта 1935 г. БРЭМ организовало специальный железнодорожный отдел для учета всех русских железнодорожников, проверки их благонадежности и профессиональных качеств. Штат нового отдела состоял из белоэмигрантов, принявших активное участие в конфликте 1929 г. и заменявших тогда совслужащих дороги[276]. Всего через железнодорожный отдел было принято на службу более 2 тыс. человек, причем часть из них - в железнодорожную полицию[277].

С самого начала деятельности Бюро уделяло чрезвычайно большое внимание школьному делу как одному из важных компонентов воспитания русской молодежи в духе преданности Маньчжоу-диго и Японии. Еще в декабре 1933 г. Управление ОРСМ запретило совгражданам преподавать в русских эмигрантских

школах, а русским эмигрантам, напротив, работать в советских школах. Тогда этот указ – как «чисто политический и дискриминационный» – вызвал неоднократные и безрезультатные протесты советских представителей в Маньчжурии[278]. Самих эмигрантов пугало то обстоятельство, что культурно-просветительный отдел Бюро, в ведение которого передавались все эмигрантские учебные заведения, будет способствовать внедрению японской идеологии в сознание российской молодежи[279].

В первые же дни после продажи дороги была восстановлена деятельность ее Учебного отдела, упраздненного еще осенью 1926 г. Все советские школы были закрыты, для детей, остававшихся в Харбине совграждан была оставлена только одна школа (4-я совшкола на Пристани)[280]. Однако все усилия БРЭМ поднять школьное преподавание на должную высоту были тщетными: в эмигрантских школах наблюдалось падение грамотности и снижение общего культурного уровня. Это объяснялось, прежде всего, отсутствием русского педагогического института и пополнения учительских кадров профессионалами[281]. Большой вред наносила и крайняя степень идеологизации школьного обучения. Так, японские власти постоянно требовали ужесточения контроля Бюро над преподаванием в русских школах. Затем – в годы Второй мировой войны – японцы издали указание историю нового и новейшего времени «изучать с подчеркиванием преступлений англо-саксов»[282].

Участники состоявшейся в мае 1998 г. в Москве международной конференции «Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае» уделили серьезное внимание «японскому периоду» в истории Харбина и российской эмиграции в целом, т. е. периоду марионеточной империи Маньчжоу-диго (1932-1945 гг.). По мнению одного из организаторов конференции Г.В.Мелихова, главный результат ее работы – плодотворное обсуждение и объективное освещение ряда проблем «японского периода» в жизни дальневосточной российской эмиграции, который до сих пор оставался по существу «белым пятном» в отечественной историографии[283]. Однако далеко не со всеми положениями, высказанными на конференции, можно согласиться. В частности, на конференции звучали утверждения о том, что «японские реформы в области образования не разрушили здесь систему *русского* образования, а лишь видоизменили его форму в соответствии со стандартами Японии и новой «империи»»[284]. Тем

не менее, факты свидетельствуют об обратном. Уроженец Маньчжурии, историк Л.Чугуевский указывал, что после реформы школьного дела сразу прекратили свое существование несколько старейших учебных заведений города, значительный урон был нанесен высшей школе. В 1935 г. был прекращен прием в Харбинский политехнический институт русских студентов, преподавание переводилось на японский язык. В декабре 1938 г. состоялся последний выпуск 76 инженеров, окончивших русское отделение ХПИ. Прекратили свое существование: Педагогический институт в 1937 г., Юридический факультет в 1938 г., Институт ориентальных и коммерческих наук в 1941 г.[285] Всего к февралю 1945 г. в Маньчжурии осталось 104 школы, 12 средних учебных заведений, 8 специальных и 1 высшее - Свято-Владимирский университет в Харбине, в состав которого тогда входил знаменитый политехнический факультет[286]. Хотя еще в 20-е годы XX в. русскими эмигрантами было создано 4 высших учебных заведения, в начале 30-х гг. XX в. было уже 8 русских высших учебных заведений только в Харбине[287]. Также трудно согласиться с мнением, прозвучавшем на указанной конференции, что российское эмигрантское сообщество получило в Маньчжоу-диго «статус основной народности нового государства - т. е. право сохранять свои религиозные и национальные традиции, язык и культуру, давать своим членам образование на родном языке (в том числе и высшее), изучать собственную историю и литературу»[288]. Однако русское население полосы отчуждения КВЖД имело все эти права и раньше - как во времена «счастливой Хорватии», так и в период китайского управления ОРВП[289]. На конференции также не вполне обоснованно утверждалось, что «преследуя собственные политические планы, японские власти поощряли работу Бюро, направленную на воспитание молодежи в духе преданности дореволюционной России, что позволило новому поколению эмигрантов не утратить русских корней»[290]. Представляется все же, что главная заслуга в сохранении национальных культурных традиций принадлежит самой русской эмиграции. Напротив, как справедливо подчеркивал Л.Чугуевский, «несмотря на 14 лет японского господства в Маньчжурии, россияне сумели, хотя и в реформированном виде, сохранить систему образования, созданную еще в предшествующие годы, когда Харбин превратился в центр дальневосточной российской эмиграции. Эта система позволила русским в окружении «чужой

культуры» создать и сохранить свое этнокультурное пространство, сберечь родной язык и национальную самобытность»[291].

Еще одной важной составной частью политики японского командования в отношении белых русских в ОРСМ, осуществляемой через БРЭМ, был контроль над деятельностью существовавших здесь военных организаций. В 1935 г. их насчитывалось восемьнадцать[292]. И хотя большинство из них были немногочисленными, некоторые (отделы РОВС, казачьи объединения) представляли собой значительную силу. Как известно, главной задачей РОВС была политическая борьба против СССР, а основным оружием являлись террор и диверсии. В Париже и во всех филиалах Союза, в том числе и дальневосточных, готовились офицерские террористические группы для заброски в Советский Союз[293]. Одной из особенностей русской военной эмиграции в Китае являлось и то, что здесь дольше, чем в Европе, сохранялись надежды на возможность победоносной вооруженной интервенции в СССР. Сохранял эту веру и харбинский отдел РОВС, которым в эти годы руководили генерал Вержбицкий и полковник Белоцерковский. Основная деятельность отдела заключалась в организации антисоветских акций на КВЖД и диверсионных рейдов на территорию советского Дальнего Востока[294]*. Помимо этого, активисты РОВС уделяли внимание обучению эмигрантской молодежи военному делу, чтению лекций по военной истории России, организации офицерских кружков по военным специальностям. Во многом благодаря усилиям членов союза довольно плодотворно работало дальневосточное «Общество ревнителей военных знаний»[295]. В харбинской газете «Слово» существовал специальный раздел «Известия РОВС»[296]. Важной стороной деятельности харбинского отдела союза было оказание помощи российским военным беженцам и их семьям[297]. Весной 1934 г. для активизации деятельности, в том числе и антисовет-

---

* В свою очередь, белая военная эмиграция находилась «под бдительным оком советских спецслужб». Политическая (или дипломатическая) разведка работала против военных эмигрантских организаций, в первую очередь, против РОВС в Европе, Японии и Китае (подробнее см.: «Советская разведка и русская военная эмиграция 20–40-х годов. Интервью со старшим консультантом пресс-бюро Службы внешней разведки России полковником В.Н.Карповым // «Новейшая и новая история», 1998, № 3, С. 119).

ской, руководители харбинского отдела РОВС решили объединиться с еще одной военной эмигрантской организацией – «Корпусом Императорской армии и флота». Так было создано «Русское Национальное объединение борьбы за правду», в которое вошли известные на Дальнем Востоке военные деятели генерал-лейтенант А.П.Бакшеев (начальник БРЭМ), генерал-майор от кавалерии В.А.Кислицын (также начальник БРЭМ), генерал-лейтенант В.П.Малакен, генерал-майор К.М.Асланов[298]. Однако заметного следа в истории дальневосточного зарубежья эта организация не оставила.

Наиболее значительным по численности из всех военных эмигрантских организаций в Китае был созданный в ноябре 1933 г. по инициативе японских властей «Союз казаков на Дальнем Востоке», объединявший около 20 тыс. членов[299]. Главной целью этого союза были провозглашены «содействие политическому, экономическому и государственному строительству Маньчжурской империи, культурно-просветительская и организационная деятельность среди своих членов»[300]. Руководство казачеством осуществлялось японской военной миссией через своего давнего партнера Г.М.Семенова, а на местах – через станичных атаманов и станичные правления. К декабрю 1938 г. союз объединял 27 казачьих станиц, три их них находились в Северном Китае, 24 – в Маньчжоу-диго (9 – в Харбине, 15 – на линии КВЖД)[301]. Казачество станиц, расположенных в Харбине, в основном служило в японских учреждениях, Казаки станиц западной линии КВЖД (Маньчжурской, Хайларской, Цицикарской и др.) несли охрану железнодорожной линии, а казачьи поселки являлись как бы цепью пограничных застав. Казачье население восточной линии дороги (станицы Вэйшахэйская, Яблонская, Пограниченская и др.) помимо охранной службы на КВЖД, работало на Мулинских каменноугольных копях и лесных концессиях[302]. Именно здесь находился один из главных центров антисоветской борьбы в Маньчжурии, и с 1935 г. издавалась крайне враждебная СССР газета «На границе». На станции Пограничная особенно активно действовал филиал созданной в Европе молодежной «Национальной организации русских разведчиков» (НОРР)[303]. Как уже отмечалось, власти Маньчжоу-диго вообще уделяли большое внимание воспитанию эмигрантской молодежи в духе преданности идеям «нового азиатского порядка» и антикоммунизма. Поэтому при Союзе казаков была создана так называемая «казачья

смена», в которую входили дети от 8 до 14 лет. В 1938 г. и в 1939 г. казаки вместе с японскими частями принимали участие в военных действиях на озере Хасан и реке Халхин-Гол[304]. Казачество расценивалось Японией, особенно после начала второй мировой войны, как резервные части Квантунской армии, о чем речь пойдет ниже.

В августе 1935 г. по указанию японской военной миссии при посредничестве БРЭМ был создан «Дальневосточный союз военных», объединивший всех военных русских беженцев. Союз казаков потерял свою самостоятельность и вошел составной частью во вновь созданное объединение. Во главе «Дальневосточного союза военных» стал руководитель БРЭМ В.А.Кислицын, что означало установление абсолютного японского контроля – через БРЭМ – над деятельностью военных белоэмигрантских организаций, главное назначение которых власти Маньчжоу-диго видели в «борьбе с III Интернационалом»[305].

Поскольку первостепенной задачей БРЭМ было подчинение русской эмиграции японской администрации и маньчжурским властям, необходимо было добиться фактического объединения всей многоликой эмигрантской массы вокруг единого вождя на общей идеологической платформе. Видимо, японцев не устраивала фигура Д.Л.Хорвата, уже бывшего пусть и номинальным главой дальневосточной эмиграции. Поэтому в октябре 1935 г. во 2-й отдел БРЭМ поступило указание публиковать материалы, информационного и мемуарного характера, о старом друге японцев атамане Г.М.Семенове как «Обще-эмигрантском Дальневосточном вожде» и повсеместно пропагандировать «Россизм как общую идеологию дальневосточной эмиграции»[306]. «Россизм» (от слова «Россия») – разработанная Г.М.Семеновым на рубеже 1920–30-х гг. теория государственного устройства России, практически полностью заимствованная из идеологии фашизма. Правда, сам атаман утверждал, что необходимо взять «из национал-социализма... лишь то, что полезно, не быть слепыми подражателями, могущими послужить во вред нашей Родины»[307].

Однако попытка японских властей объединить российскую эмиграцию вокруг атамана Семенова провалилась. Уже в 1936 г. председатель БРЭМ А.П.Бакшеев сообщал помощнику начальника штаба Квантунской армии генерал-майору Итагаки о том, что против БРЭМ и проводимой им агитации за Семенова выступили руководители харбинского отдела РОВС генерал Вержбиц-

кий, генерал Сычев, полковник Белоцерковский; начальник Дальневосточного отдела РОВС генерал Дитерихс, даже бывший семеновец генерал Клерже. Названных лиц Бакшеев охарактеризовал как «агентов советско-американских кругов»[308].

Подобные постоянные дрязги и скандалы, взаимные обвинения и недоброжелательность стали характерным явлением в жизни русской эмиграции как на Западе, так и на Востоке. Политическая жизнь эмиграции, по меткому замечанию М.Раева, состояла из бесконечных пререканий, порождаемых использованием непроверенной информации, беспомощностью, разоблачением, тоской по прошлому. Непрекращающиеся склоки приводили к дроблению организаций[309]. О сложных отношениях внутри эмиграции с горечью писал В.А.Маклаков, возглавлявший в эти годы «Совет послов» в Париже: «Мне смешны эмигрантская политическая дисциплина, решение вопросов съездами и большинством. Эмиграция, как целое, не есть политический фактор. Мы, как евреи в рассеянии, которым нужно только одно – прошлого не забыть и себя не потерять. И претензии отсюда чем-то управлять, в какой бы форме эти претензии не выражались, значит забыть, что в течение 17-ти лет мы все время катимся вниз со ступеньки на ступеньку»[310].

Следующая попытка объединения дальневосточной эмиграции была предпринята японскими властями на основе антикоммунизма, хотя далеко не вся белая эмиграция в Китае стояла на антисоветских позициях (достаточно вспомнить Н.В.Устрялова и его последователей). Тем не менее, антикоммунистическая и антисоветская борьба – основное направление деятельности правых кругов эмиграции, поэтому японские усилия по созданию эмигрантского антикоммунистического органа нашли отклик определенной части белых русских на Дальнем Востоке.

9 ноября 1936 г. в Тяньцзине на особом собрании руководителей русских белогвардейских организаций было решено создать эмигрантский антикоммунистический союз – Российский сектор мирового антикоммунистического фронта. Председателем его был избран есаул Е.Н.Пастухин. 9 октября 1938 г. был создан уже Центральный антикоммунистический комитет (ЦАК), который имел следующую структуру: секретариат, регистрационный отдел, экономический, культурно-просветительский, военно-воспитательный[311]. Во главе по-прежнему стоял Е.Н.Пастухин, а также С.К.Караваев и Н.М.Губанов. В Пекине отдел ЦАК воз-

главлял генерал Розанов, здесь же работал сын Д.Л.Хорвата – Д.Д.Хорват[312]. В 1939 г. был проведен съезд представителей антикоммунистических комитетов, на котором было решено создать для русских эмигрантов Дальневосточный институт, позднее, переименованный в Восточно-Азиатский институт. На втором съезде (1940) представителей антикоммунистических комитетов была изменена система регистрации эмигрантов: если до 1940 г. эмигрантами считались те, кто состоял на учете при БРЭМ (они делились на политических, аполитичных и антикоммунистов), то с 1940 г. они уже делились на экзаменующихся, пассивных и активных антикоммунистов. ЦАК имел свой орден – «Возрождение Азии»: овал, в середине которого на темно-золотисто-зеленом фоне эмали белый меч пронзает красную звезду[313].

ЦАК проводил постоянную антисоветскую и антикоммунистическую работу, однако его влияние, в основном, распространялось на Северный Китай, где в то время проживало около 6 тыс. русских эмигрантов[314]. Обычно работа ЦАК сводилась к организации всевозможных мероприятий по случаю советских праздников (траурных митингов, панихид, «антикоминтерновских недель» и т. п.) и различных антисоветских акций. Так, 10 июня 1939 г. ЦАК организовал в Тяньцзине захват здания советского консульства белоэмигрантами, которые спустили советский флаг и подняли царский. По этому поводу был выпущен манифест, в котором ЦАК заявлял о правах собственности на помещение консульства и намерении передать его в будущем российскому антикоммунистическому правительству[315].

Надо отметить, что после начала второй мировой войны Антикоммунистический комитет стал стремительно терять поддержку белой эмиграции. В 1944 г. эмигрант С.Т.Гладких в докладной записке в БРЭМ «О жизни и нуждах российских эмигрантов в Северном Китае» отмечал, что «все относятся очень недоброжелательно к Антикоммунистическому Комитету...»[316].

Создание Антикоммунистического комитета не оказало сколько-нибудь серьезного влияния на белоэмигрантские круги в Маньчжурии и роль объединяющего центра ему сыграть не удалось. Руководство же всей «антикоминтерновской борьбой» по-прежнему принадлежало японскому командованию – через БРЭМ и фашистскую партию.

После подписания Антикоминтерновского пакта и, особенно, с момента вступления Японии во Вторую мировую войну, жизнь

российских эмигрантов в Маньчжурии изменяется в худшую сторону. В военные годы марионеточный характер Маньчжоу-диго уже не маскируется, единственным хозяином страны выступает японское командование. Маньчжурская империя была объявлена сырьевой базой и оплотом северных рубежей Восточно-Азиатской сферы[317]. Что касается российской колонии, то начальник японской военной миссии в Харбине генерал-майор А.Дои заявил, что БРЭМ «является вспомогательным органом административного аппарата Маньчжоу-Ди-Го», а «общественная и личная жизнь российской эмиграции должна быть тесно связана с обострением военного положения и проводимым правительством планом всестороннего контроля и дальнейшего усиления»[318]. Более того, российские эмигранты как эмигранты политические и носители идеи антикоммунистической борьбы должны были «внести свою лепту в общее дело борьбы» на идеологическом фронте, а также показывать пример обязательного самоограничения и самопожертвования во всем[319]. Помимо призывов, японские власти предприняли и конкретные действия: с 15 сентября 1941 г. в русских школах стала преподаваться военная подготовка; еще ранее – с мая 1940 г. – была введена общепродуктовая карточная система, с января 1941 г. – хлебная карточная система[320]. С 1943 г., по воспоминаниям русских харбинцев братьев М.М. и А.М.Мятовых, БРЭМ начал выдавать русским специальные нагрудные значки – для обозначения их как иностранцев. В эмигрантской среде они были прозваны «собачьими номерами».

Японские власти при помощи БРЭМ старались использовать каждую эмигрантскую организацию и даже отдельного эмигранта. Особенно наглядно это видно на примере создания Российского сектора «Женской организации государственной обороны Маньчжоу-Ди-Го», возглавляемой женой предпоследнего начальника Бюро О.В.Кислицыной. Этот сектор был создан в 1939 г. в Харбине, а в 1942 г. – полностью военизирован: разбит на районы, те, в свою очередь, на отделения и кружки. Русские эмигрантки должны были носить белый фартук (эмблему деловитости) и белую ленту (символ их служения государству). В задачи женщин входило: «блюсти в семье национальное горение в честь Маньчжоу-Ди-Го», экономить национальные ресурсы, дважды в год посылать подарки на фронт, чинить белье для госпиталей и т. д.[321] Аналогичным образом были задействованы многочисленные организации эмигрантской молодежи. Еще в 1938 г. были созданы

общественные добровольные дружины – общественно-государственная оборонная организация (один из руководителей все тот же начальник БРЭМ В.А.Кислицын)[322].

Руководство Бюро постоянно обращалось к российскому населению Маньчжурии с призывами всеми мерами способствовать победе Японии. Так, 12 апреля 1943 г. Кислицын предложил эмигрантам отказаться даже от «пасхальных визитов и праздничного парадного стола»[323], а танцы, вечера, балы и прочие развлечения БРЭМ находило «ненужным и недопустимым в связи с переживаемым моментом», поэтому объявило о прекращении впредь выдачи разрешений на их проведение[324]. 29 июля 1944 г. Бюро повторило свое запрещение насчет балов. Особенно строго БРЭМ следило за тем, чтобы молодежь не танцевала американских танцев, пластинки же просто конфисковались. Председатель харбинского Общества теннисного и конькобежного спорта все тот же неутомимый К.В.Родзаевский лично следил, чтобы на катках не исполнялась американская музыка. Сотрудники БРЭМ пытались убедить соотечественников личным примером: сбор рождественских подарков в 1944 г. они решили не проводить, а все сэкономленные таким образом средства передать российскому воинскому отряду в Хайларе[325].

Однако с бедных российских эмигрантов в Маньчжурии взять было особо нечего. Донесения начальников местных отделений БРЭМ пестрят сообщениями о бедственном материальном положении эмигрантов, нищете эмигрантских больниц и приютов[326]. Секретарь газеты «Голос эмигрантов» (орган БРЭМ) просил редактора выдать ему деньги на костюм и ботинки, иначе скоро он не сможет выйти на улицу[327]. Тяжелое экономическое положение, все увеличивающееся число безработных заставили власти Харбина даже начать переселение части эмигрантов и города в так называемые «Особые переселенческие районы» (Чол, Тооген, Люто), где к февралю 1945 г. уже насчитывалось 2966 русских переселенцев[328].

Тем не менее ни тяжелейшие материальные затруднения, которые испытывали русские во многом по вине японских властей, ни унизительный диктат, задевающий достоинство, национальные и религиозные чувства людей, ничто не могло заставить руководство БРЭМ оказаться от «верноподданнического служения Маньчжоу-Ди-Го и Ниппон». За военные годы Бюро провело 5 ежегодных съездов (1941, 1942, 1943 гг., 2 – в 1944 г.), на ко-

торых руководители всех подразделений БРЭМ отчитывались перед японским командованием о проделанной работе, причем эти отчеты составлялись по специальному плану, в котором должны были быть отражены: настроения эмиграции в разных населенных пунктах Маньчжоу-диго, ее отношение к войне, БРЭМ, религии, правительствам Японии и СССР и т. п.[329] Эти доклады почти ни в чем не соответствовали действительности. Так, по отчетам 1944 г. из Харбина и Мукдена можно сделать вывод, что вся эмиграция уверена в победе Японии «над коммунистами и англо-саксами» и благодарна японским властям за заботу об эмигрантах[330]. На самом деле – и это отражают документы архивных фондов, положение большей части эмигрантов было бедственным и они не верили «дезинформации о положении в СССР, идущей из Харбина»[331].

В свете вышеизложенного представляется спорным утверждение некоторых современных исследователей о том, что «оккупационные власти внесли свою лепту в сохранение этнокультурной целостности русской эмиграции: создав Бюро, они спасли ее от распыления, обеспечили ее жизнедеятельность и сохранили условия для этнокультурного воспроизводства»[332]. Но русская эмиграция в Маньчжурии существовала около двух десятилетий до создания Бюро как один из крупных очагов российского рассеяния, а Харбин – наряду с Берлином, Парижем, Прагой – был одним из центров Русского зарубежья. Более того, сама японская оккупация Северо-Восточного Китая, как уже отмечалось, привела к массовому оттоку отсюда русских людей. М.Раев вообще приходит к выводу (далеко не бесспорному), что «сначала советско-китайское соглашение, а затем японская агрессия полностью разрушили сообщество эмигрантов в Харбине».[333] Знакомые автору по Харбину последние из русских эмигрантов (бр. А.М. и М.М.Мятовы, Т.Н.Федорова, Э.М.Стокальский) и ряд исследователей вообще считают, что русским людям приходилось влачить жалкое существование в Маньчжоу-диго, думая лишь о своем выживании[334]. К тому же изучение истории русской колонии в Шанхае 1930-х гг. позволяет сделать следующий вывод: именно отсутствие жесткого диктата со стороны китайских и японских (до 1937 г.) властей позволило большинству эмигрантов достичь определенной экономической независимости, что привело к перемещению сюда большей части творческой интеллигенции из Харбина и к отмечаемому многими современниками

и исследователями расцвету русской культуры в городе в эти годы. В свою очередь, этот культурный подъем позволил русским жителям Шанхая хранить национальные традиции и воспитывать молодежь в духе «русскости».

В конце 1941 г. у администрации Бюро «возникла мысль достойным образом увековечить 10-летнюю годовщину Маньчжоудиго путем издания специальной книги, в которой нашел бы свое полное и правдивое освещение необыкновенный прогресс молодой Империи и отмечена роль российской эмиграции в строительстве страны»[335]. На деньги японской военной миссии в Харбине был создан специальный издательский комитет, в который вошли все те же функционеры эмиграции этого периода: В.А.Кислицын, протоиерей отец Л.Викторов, глава ХЕДО А.И.Кауфман, бывший городской глава Харбина П.С.Тишенко, даже известный писатель Н.А.Байков. В работе над книгой, видимо в качестве цензоров, участвовали также активисты общества Кио-Ва-Кай. В короткий срок издание было подготовлено и «преподнесено в дар правительству страны, давшей им приют в их борьбе во имя торжества высоких идей, попираемых теперь на их Родине»[336]. Издана книга «Великая Маньчжурская империя: К 10-летнему юбилею» была в 1942 г. в Харбине.

Затем руководство БРЭМ решило отметить собственный десятилетний юбилей изданием другой книги – «Российская эмиграция в Маньчжурской империи», для чего также был организован специальный издательский комитет под председательством начальника японской военной миссии. Фактическое руководство подготовкой издания осуществлял все тот же К.В.Родзаевский, теперь уже начальник I отдела БРЭМ. При этом он также взялся писать раздел книги «Российская культура в Маньчжоу-Ди-Го»[337]. Однако приход Советской армии в Маньчжурию в августе 1945 г. помешал осуществлению этого проекта.

4.3.3. Российская эмиграция в Маньчжоу-диго в конце Второй мировой войны

Начало Великой Отечественной войны не только потрясло всё Русское зарубежье, но и раскололо эмиграцию на две части. Только незначительное число белоэмигрантов приветствовало нападение фашистской Германии на СССР. Преобладающее большинство бывших российских граждан не просто страстно желало победы советского народа над фашизмом, но и стремилось внести свой

вклад в победу. Широко известны факты участия белоэмигрантов во французском движении Сопротивления, на стороне югославских и болгарских партизан, позиция и деятельность А.И.Деникина, П.Н.Милюкова, С.Рахманинова и многих других[338].

Такой же раскол произошел и в среде белой эмиграции на Дальнем Востоке. Однако только самые правые эмигранты, особенно активно боровшиеся все эти годы с советской властью, наиболее враждебно настроенные к СССР руководители эмигрантских организаций, особенно созданных японцами (типа БРЭМ и его филиалов), приветствовали начало войны и желали выступления Японии на Дальнем Востоке. Это их руками японское командование создавало русские военные отряды для участия в планировавшейся войне с СССР. Как свидетельствует А.М.Кайгородов, очевидец этих событий, первый такой отряд был сформирован в 1937 г.: «Располагался он в старых казармах русской Маньчжурской армии (царской) на станции «2-я Сунгари», недалеко от Харбина. Во главе стоял японский полковник Асано. Отряд так и называли «Асано», а тех, кто служил в нем, – асановцами. С 1944 г. Асано пошел на повышение в Харбин. Его сменил русский полковник Смирнов, его заместителем стал майор Михайлов, из казаков. В штабе Смирнова был еще один майор по фамилии Наголен. Ну, а тех, кто служил в отряде, по привычке продолжали называть "асановцами"»[339]. Каждый призыв в отряд состоял из 45–50 новобранцев, с восточной ветки КВЖД, меньше из Хайлара и Трехречья. Уже в 1938 г. отряд использовался японцами в боях с корейскими партизанами, в 1939 г. в составе 250 человек участвовал в боях на реке Халхин-Гол. Второй русский отряд был сформирован в Хайларе, накануне начала Великой Отечественной войны. Во главе его стоял казачий полковник И.А.Пешков, известный своими зверствами в Трехречье в 1932 г.[340]

В конце 1943 г. отряд Асано был развернут в «Российские воинские отряды» армии Маньчжоу-диго (кавалерия, пехота и отдельные казачьи части). При них было открыто двухлетнее военное училище, выпускникам которого предоставлялась служба в Квантунской армии. Руководство Союза казаков по заданию японцев сформировало казачьи части из 5 полков, двух дивизионов и одной отдельной сотни, входивших в так называемый Захинганский корпус[341].

В то же время в эмигрантской среде, по свидетельству уже упоминавшейся Е.Таскиной, даже среди бывших кадровых воен-

ных, стали появляться и «оборонческие» настроения[342]. Интересную характеристику отношения белых русских к СССР во время войны приводит в воспоминаниях эмигрант М.Л.Шапиро: «Во время войны настроение приблизительно 80 процентов дальневосточной эмиграции сильно изменилось. Нашествие Гитлера на СССР, тяжелые дни первого периода войны, блокада Ленинграда, бои под Сталинградом - все это всколыхнуло русские сердца. Воевала Россия - пусть отделенная от нас другим мировоззрением, - но это была наша Родина, любимая, по которой мы тосковали столько лет в изгнании, землю которой теперь попирал враг. Многие из нас забыли старую боль и старые обиды и всей душой сочувствовали победе Родины»[343].

Русское население Харбина и линии с большим трудом получало правдивую информацию о положении дел на советско-германском фронте, так как за слушание передач советских радиостанций русские люди бесследно исчезали в японских застенках. И все же русское население ОРСМ пыталось принимать коротковолновое радио с помощью разных «хитроумных» приспособлений. В феврале 1945 г. из Хабаровска было организовано вещание на Харбин и Маньчжурию якобы подпольной эмигрантской радиостанции (в Харбине). В этих трансляциях, кстати, принимал активное участие известный писатель, бывший эмигрант Вс. Иванов[344]. Сведения о реальном положении дел на фронте поступали эмигрантам и от советских людей - работников Генконсульства и не выехавших советских граждан[345]. Из Харбина эта информация поступала дальше - по линии КВЖД.

Эмигрантская пресса в Маньчжурии, естественно, находилась под жесточайшим прессом японской военной цензуры. Так, знаменитый «Рубеж» вплоть до 25 июля 1945 г. (!) помещал статьи о замечательных победах японской армии[346]. Больше других изданий, «Рубеж» злорадствовал по поводу неудач и поражений Красной Армии в первые годы Великой Отечественной войны, имел крайнюю антисоветскую направленность. Последний из номеров «Рубежа» (август 1945 г.) содержит статьи о выполнении «великих задач, стоящих перед Квантунской армией и правительством Маньчжоу-Ди-Го»[347]. С приходом в Маньчжурию Советской Армии, указывает А.А.Хисамутдинов (без ссылки на источник), была арестована и отправлена в лагеря почти вся редакция «Рубежа», а уникальный архив журнала пустили по ветру. Под контролем советских войск в 1945-1946 гг. выходила только одна

газета - «Русское слово». В основном на ее страницах помещались перепечатки из советских газет или объявления Общества советских граждан в Харбине[348].

Что касается деятельности высшего руководства БРЭМ, то в конце июля его охватила паника. Последний начальник БРЭМ генерал-майор Л.Ф.Власьевский подписал свой последний приказ 4 августа 1945 г., назначив временно исполняющим обязанности начальника Главного бюро М.А.Матковского[349]. Сам Матковский успел издать всего два распоряжения по штату, а 18 августа 1945 г. выступил с «Обращением к генконсулу СССР в Харбине». В этом документе он просил советское руководство предоставить проживающим в Маньчжурии «бывшим российским подданным, по формальному признаку именующимся российскими эмигрантами... возможность трудиться - во имя тех высоких принципов, за которые наш народ выстоял и победил»[350]. Далее Матковский подчеркивал, что «лично с самого основания Бюро выполнял обязанности одного из высших руководителей Бюро эмиграции и считает, что по объективной справедливости должен нести ответственность за те или иные действия российских эмигрантов». Поэтому он просил советское правительство «дать ему возможность понести полную ответственность по всей строгости законов СССР и освободить от таковой всех остальных российских эмигрантов»[351]. В отличие от Матковского, дождавшегося в Харбине прихода Советской Армии, другие лидеры дальневосточной эмиграции (Семенов, Родзаевский, Бакшеев, Власьевский) пытались спастись бегством, но были арестованы. Так, Г.М.Семенов был арестован в Дальнем, К.В.Родзаевский - в Чанчуне[352].

Что же касается рядовых эмигрантов, то большинство из них приветствовало приход Советской Армии в Маньчжурию. Советское генконсульство создало в Харбине штаб обороны под руководством сотрудника Н.В.Дрожжина, в который входило до 3 тысяч русских: 240 совграждан, остальные - эмигранты. Русская молодежь в Харбине разружила воинские части Маньчжоу-диго и поставила перед собой задачу сохранить в неприкосновенности все городские жизненные коммуникации до прихода советских войск[353]. По многим воспоминаниям участников событий русские жители Маньчжурии оказывали всевозможное содействие советским солдатам - так было и в крупных городах (Харбине, Чанчуне, Мукдене, Дальнем), так и на маленьких станциях КВЖД[354].

После окончания Второй мировой войны указами Президиума Верховного Совета СССР определенной части эмигрантов было предоставлено право получения советского гражданства. Это право получали лица, состоявшие к 7 ноября 1917 г. подданными бывшей Российской империи, а также, лица, утратившие советское гражданство, и их дети. В первую очередь это право распространялось на эмигрантов, которые в то время жили в Маньчжурии, в провинции Синьцзян, в Шанхае и Тяньцзине[355]. К сожалению, на деле все получилось не так просто, о чем речь пойдет ниже.

Подводя итоги, можно констатировать: японское командование руками правительства Маньчжоу-диго создало БРЭМ – государственный орган, выполнявший функции министерства по делам русской эмиграции в Маньчжурии. Благодаря деятельности Бюро, штат которого составляли исключительно бывшие российские подданные, жизнь белых русских в ОРСМ была под полным контролем японских и маньчжурских властей.

БРЭМ являлось органом учета, контроля, идеологического воздействия и принуждения российских эмигрантов в Маньчжоу-диго. По сравнению с другими эмигрантскими организациями Бюро лучше всех справлялось с провозглашенными задачами, что объяснялось как требовательностью японских властей, так и четкой организацией работы и жесткой дисциплиной в БРЭМ.

Помимо административно-организационных и воспитательно-идеологических задач, Бюро выполняло функции эмигрантского центра антикоммунистической и антисоветской борьбы.

БРЭМ – уникальная эмигрантская организация, не имеющая аналогов в истории Русского зарубежья: ни одно правительство ни одной страны российского рассеяния межвоенного периода не придавало такого серьезного значения белой эмиграции, как это было в Маньчжурии в 1932–1945 гг. Более того, Бюро позволяло Японии использовать российскую колонию в ОРСМ в собственных корыстных интересах, для установления своего полного господства на Дальнем Востоке.

Жизнь российского населения в Маньчжурии в изучаемый период, особенно накануне и в годы второй мировой войны, претерпела серьезные изменения в худшую сторону. Российские эмигранты не только подвергались жесткому идеологическому давлению и принуждению, но и, в преобладающем большинстве, испытывали постоянные моральные унижения и тяжелую материальную нужду.

Для руководящего состава БРЭМ было характерно ярко выраженное верноподданническое отношение к властям Японии и Маньчжоу-диго, часто граничащее с пресмыкательством, что было совершенно чуждо эмигрантским организациям предшествующего периода.

4.4. Русская фашистская партия в Маньчжурии

Одной из существенных особенностей Российского дальневосточного зарубежья является наличие хорошо организованной и активно действующей фашистской партии. Возникновение первых фашистских организаций в Харбине большинство исследователей относит к середине 1920-х гг.[356]. Историк Ю.Мельников указывает, что в эти годы в Маньчжурии в среде российских эмигрантов, по-прежнему сохранивших антисоветский настрой, лихорадочно искались новые социальные идеи и новые организационные формы борьбы с советской властью[357]. Активными пропагандистами фашистских идей в Харбине в конце 20-х гг. XX в. были белые генералы В.Д.Косьмин, В.В.Рычков и бывший министр Приморского правительства братьев Меркуловых В.Ф.Иванов. Особенно много сторонников фашистской идеологии было среди студентов Юридического факультета (А.Н.Покровский, Е.В.Кораблев, К.В.Родзаевский, Б.С.Румянцев и др). На Юридическом факультете была создана Российская фашистская организация (РФО), которая в 1926 г. и 1927 г. обнародовала программные документы «Наши требования» и «Тезисы русского фашизма»[358]. Заметной роли среди множества эмигрантских организаций она не сыграла.

В 1926–1927 гг. группой выпускников и преподавателей Юридического факультета был организован Союз Национальных Синдикатов Русских Рабочих Фашистов Дальнего Востока, или «Союз Синдикалистов-Фашистов». Численность этой организации составляла несколько сотен человек. Основная деятельность союза заключалась в пропагандистской работе (в основном, среди студенчества), а с 1928 г. – в создании «партизанских отрядов» для засылки на территорию СССР. Руководил деятельностью Союза «Совет труда» под председательством А.Н.Покровского, Генеральным секретарем был К.В.Родзаевский[359].

В мае 1931 г. в Харбине была создана Русская фашистская партия (РФП), генеральным секретарем и бессменным руководи-

телем которой стал К.В.Родзаевский*. Прекрасно образованный, обладавший несомненными организаторскими способностями, отличный оратор, он сыграл главную роль в превращении фашистской организации в крупную политическую партию. Эмигрантские фашистские группировки существовали во многих странах Европы, Латинской Америки, США и на Дальнем Востоке. С.Онегина считает, что фашистские организации «возникали в среде российской эмиграции и как реакция на поражение Белого движения, и как попытка найти способ борьбы с коммунистической идеологией в Советском Союзе. Представители этого движения рассматривали фашизм благом для России»[360]. Эмигрантский фашизм носил подражательный характер и не был результатом эволюции русского правого радикализма[361]. На идеологию русского фашизма в Маньчжурии сильнейшее воздействие оказал итальянский фашизм и Бенито Муссолини, под влиянием личности которого находился Родзаевский[362].

В конце 1933 г. Родзаевский выдвинул идею объединения всех эмигрантских фашистских организаций, в чем нашел поддержку у А.А.Вонсяцкого, русского эмигранта и американского гражданина, создателя Всероссийской фашистской организации в США[363]. На встрече в конце февраля - начале марта 1934 г. в Японии они договорились о создании объединенной фашистской партии с центром в Харбине. Вонсяцкий был объявлен председателем, Родзаевский - генеральным секретарем центрального исполнительного комитета этой партии[364]. В результате объединения Всероссийской фашистской организации А.А.Вонсяцкого с РФП 3 апреля 1934 г. на втором Съезде всероссийских фашистов было объявлено о создании единой Всероссийской Фашистской партии (ВФП)[365]. Однако единение фашистских лидеров было недолгим - уже в декабре 1934 г. произошел полный разрыв их отношений. Это было вызвано тем, что лидер русских фашистов в США считал неприемлемым крайнее юдофобство Родзаевского и его единомышленников, а также выступал против сотрудничества с атаманом Г.М.Семеновым, как с личностью, глубоко дискредити-

---

* Константин Владимирович Родзаевский родился в 1907 г. в городе Благовещенске Амурской области в семье нотариуса. В 1925 г. выехал в Харбин, где окончил Юридический факультет. Вернуться в СССР не захотел. Будучи убежденным антикоммунистом, посвятил всю жизнь борьбе с Советской властью.

ровавшей себя еще во времена гражданской войны[366]. Вонсяцкий переименовал свою партию во Всероссийскую национал-революционную партию и даже в дальнейшем стал противником дальневосточных фашистов. А в Харбине летом 1935 г. под почетным председательством командующего Квантунской армией генерала Минами и начальника японской военной миссии в Харбине полковника Андо состоялся 2-й съезд ВФП, одобривший исключение из партии Вонсяцкого[367]. Съезд собрал 104 делегата от русских фашистских организаций Маньчжурии, Японии, Китая, Сирии, Марокко, Болгарии, Польши, Финляндии и Германии. Главой ВФП был провозглашен К.В.Родзаевский[368].

Основой идеологии и деятельности русских фашистов в Маньчжурии были антикоммунизм, антисоветизм и антисемитизм. Главные задачи партии заключались в осуществлении национальной революции в России, свержении советской власти, установлении фашистской диктатуры. Они были изложены в программных документах, принадлежавших перу К.В.Родзаевского: «Монархия или республика», «Наше оружие», «Формы борьбы», «Фашистское мировоззрение», «Тактика В.Ф.П.», «Лицом к России», «Государство российской нации» и др.[369]. В 1933 г. РФП определила своей целью «подготовку русской эмиграции к реальной национальной революционной работе - к проникновению в Россию»[370]. Партия фашистов рассматривалась Родзаевским сначала как ведущая сила «активной эмиграции», затем - как авангард всей русской нации. В это время были определены текущие направления деятельности: 1) «мобилизация всего активного зарубежья» - создание повсеместно отделов российской фашистской партии; 2) «лицом к России» - тщательное изучение всех сторон жизни Советского государства; 3) «волны пропаганды в Россию» - посылка в СССР антикоммунистической литературы и агитаторов[371]. Таким образом, партия Родзаевского также претендовала на роль объединителя и руководителя Российского зарубежья.

В середине 1934 г. лидеры партии решили создать новую программу партии, «максимально подходящую к настроениям внутри-российских подъяремных масс»[372]. Для этой цели был учрежден даже специальный орган - Идеологический совет, в который вошли «руководители ЦИКа, компетентные знатоки советской действительности, профессора - экономисты, историки, юристы»[373].

Выработанный этим советом проект программы был одобрен 3-им съездом ВФП в июле 1935 г. Целью партии было провозглашено «освобождение Родины от еврейского коммунизма любой ценой». Основа будущего государственного строя России – «свободно выбранные советы, опирающиеся на объединение всего народонаселения в профессиональные и производственные национальные союзы»[374]. Руководящую роль в новом российском государстве должна была играть Национальная партия, т. е. ВФП. Родзаевским был продуман детальный «План стройки фашистской партии в СССР»[375]. Были определены даже партийные организационные структуры: «штаб – очаг – ударный отряд – районный клуб»; составлен текст присяги для вступления в эту партию[376]. Лозунгом были избраны слова «Бог, Нация, Труд», что подразумевало сочетание религии с национализмом и признание первостепенной важности умственного и физического труда. Таким образом Родзаевский с единомышленниками стремились создать «национально-трудовое движение русского народа»[377].

Фашисты придавали важное значение решению национальных вопросов. Они не принимали «интернационализм коммунизма», понимаемый ими «как презрение к России и русским, отрицание русского народа»[378]. Родзаевским было выдвинуто собственное определение «российская нация», включающая «все народы, живущие на территории России и единством исторической судьбы, а также экономической взаимозависимостью связанные в единую российскую нацию»[379]. Для создания этой «российской нации» ВФП начала определенную работу в Маньчжурии. С одной стороны, фашисты боролись с различными проявлениями национального сепаратизма в эмигрантской среде, с другой – организовывали национальные секции в партии (Армянский, Грузинский и Украинский «очаги» в Харбине, мусульманский «очаг» в Хайларе и т. п.)[380]. Позже, в своем известном письме Сталину Родзаевский посетовал, что фашисты вовремя просто не поняли, что «российская нация ...создается именно в СССР»[381].

Российский эмигрантский фашизм имел свои периодические издания: ежедневную газету «Наш путь» (Харбин), ежемесячный журнал «Нация» (Шанхай), еженедельное приложение к газете «Возрождение Азии» (Тяньцзинь), ежедневную «Русскую газету» (Сан-Пауло, Бразилия), ежемесячную газету «Русь» (София). Наиболее активно печатались в этих изданиях такие фашистские деятели как К.В.Родзаевский, В.В.Носач-Носков,

М.В.Калямин, Г.В.Тараданов, Е.В.Колосов[382]. Известная харбинская поэтесса М.Колосова, жена одного из создателей фашистского движения в Маньчжурии, написала партийный гимн «Подымайтесь, братья, с нами» на мотив «Преображенского марша»[383]. Также у русских фашистов была собственная партийная символика: форма, партийный значок, религиозный знак, фашистское приветствие и флаг ВФП. «На территории Маньчжудиго, — говорится в «Азбуке фашизма», — партийная форма состоит из черной рубашки с золотыми пуговицами со свастикой, пояса с опоясанным через плечо ремнем, брюк-галифе с оранжевым кантом и сапог, на левом рукаве носится оранжевый круг, окруженный белой полоской, с черной свастикой посредине»[384]. «Положение о партийной форме и иерархических знаках ВФП», утвержденное Верховным Советом ВФП 25 октября 1936 г., объясняло, что «черный цвет фашистской формы символизирует траур о России и фашистское самоотречение во имя служения Нации»[385]. Фашистский партийный флаг, в одной версии, представлял собой «белое поле с оранжевым квадратом, в котором изображена черная свастика, выражающая готовность русских фашистов к борьбе с мировым злом - иудомасонством». В другом документе фашистский партийный флаг описывался как «черная свастика на желтом фоне ромба в белом прямоугольнике»[386]. Кстати, в описании фашистского партийного значка, представляющего собой российский государственный герб (золотой двуглавый орел) на вершине квадрата со вписанной в центре черной свастикой, указано, что поле, где изображена свастика - желтого цвета[387]. Пояснений, почему в фашистской символике использованы оранжевый (желтый) и белый цвета, в документах ВФП нет. Религиозный знак ВФП представлял собой изображение Св. Равноапостольного князя Владимира с поднятым мечом, что символизировало преданность православию. Инославные (например, мусульмане) имели свой религиозный знак, утвержденный Верховным Советов ВФП). Этот пример подтверждает, что руководство фашистской партии действительно предпринимало практические шаги к объединению в рамках ВФП эмигрантов различных национальностей - с целью создать в будущем «российскую нацию». И, наконец, приветствовали члены ВФП друг друга «поднятой правой рукой от сердца к небу с возгласом полным голосом - "Слава России!"», что символизировало прославление былой и будущей России[388].

Руководители русских фашистов в Маньчжурии уделяли большое внимание работе среди всех слоев эмиграции. Так, ЦИК ВФП, заявив, что «стремится объединить эмигрантские массы по профессиональному признаку», создал в Харбине в 1934 г. Союз национальных союзов, в который вошли Общество служащих, Союз печатников, Объединение оренбуржцев, Союз работников, Союз русских торговопромышленников и Союз железнодорожников[389]. Последнему, по указанию японских властей, фашисты уделяли особое внимание. В секретной записке, составленной ЦИК ВФП в январе 1935 г., подчеркивалось, что в связи с предстоящей продажей КВЖД «отмечается усиленная работа Союза железнодорожников» и «подготовлены реальные мероприятия по устройству массовому членов ВФП на СМЖД»[390]. По инициативе Родзаевского в 1932 г. было создано «Российское женское фашистское движение»[391]. В 1934 г. были образованы детские и юношеские организации: союз юных фашистов «Авангард» (мальчики от 10 до 16 лет), Союз юных фашисток-авангардисток (девочки от 10 до 16 лет), союз фашистских крошек (дети от 5 до 10 лет) и Национальное объединение Русской молодежи (от 16 до 25 лет)[392]. В августе 1934 г. в Харбине начала функционировать Высшая партийная школа – для подготовки руководящих кадров, организаторов и агитаторов, «будущих строителей Русского фашистского здания»[393].

В исследовательской литературе нет единого мнения о числе членов ВФП. В 1935 г. Родзаевский говорил о 20 тыс. «соратников» (так называли себя русские фашисты), из которых основная масса сосредоточена в Маньчжурии[394], немногочисленные и разрозненные группы были в Шанхае (сторонники А.А.Вонсяцкого и последователи К.В.Родзаевского). Американский исследователь Дж. Стефан приводит цифру 10 тыс. человек[395]. Ю.Мельников считает эти цифры завышенными, определяя численность ВФП в 4 тыс. человек[396]. Примерно те же цифры приводит исследователь военных организаций русской эмиграции А.В.Окороков. Так, в списках ВФП, полученных в свое время советской разведкой, общее количество членов, состоявших в разное время в фашистской партии в Маньчжурии, исчислялось в 2,5–3 тысячи человек. В Справке же «Об антисоветской деятельности Российского Фашистского Союза» отмечалось, что общее количество членов ВФП, проживавших в Маньчжурии, к концу 1936 г. составляло 4 437 человек. При этом, «из этого количества «действительными

членами», то есть сдавшими экзамены на 100 вопросов элементарного курса фашизма – «Азбуки фашизма» – и выполнившими проверочные задания считаются 607 человек, а членами актива – 203 человека»[397]. Однако и эта цифра позволяет говорить о ВФП как о достаточно значительной и серьезной политической партии Российского зарубежья.

Руководство русских фашистов в Маньчжурии неоднократно подчеркивало, что «фронт В.Ф.П. – фронт беспощадной борьбы с коммунизмом за светлое будущее родного народа и за возрождение Великой России находится в России»[398]. Главные направления антисоветской деятельности были определены программными документами партии: «доставка фашистской литературы в СССР, устройство террористических актов, вредительство и повстанчество»[399]. Деятельность русских фашистов в Маньчжудиго полностью контролировалась японскими военными властями. Так, в 1936 г. под руководством японского офицера Судзуки был организован «Первый фашистский отряд спасения Родины», во главе которого стал бывший телохранитель Родзаевского М.П.Маслаков. Переброской отряда в СССР занимались японцы. Вскоре он был уничтожен частями НКВД в районе станции Амазар[400]. Как отмечает Ю.Мельников, «многие диверсанты гибли, оставаясь неизвестными. Имена других всплывали, становились обшим достоянием, о них говорили»[401]. Так, стали известны факты гибели диверсантов-одиночек А.В.Кобылкина, Г.В.Семены, Д.А.Сорокина, И.В.Бабина и других.[402] В 1937 г. в Харбине была создана особая секретная «школа организаторов», готовившая руководителей подрывной работы на территории СССР. Начальником школы был Родзаевский, его помощником – Л.П.Охотин[403]. Несмотря на то, что у большей части российской эмиграции в Харбине отношение к фашистам было весьма прохладным, они все же находили сторонников, прежде всего, среди русской молодежи. Она, по воспоминаниям Л.Хаиндрава, думала, что «белое движение не сумело противопоставить большевистским лозунгам собственных позитивных лозунгов» и «поверила в обещания Родзаевского возродить великую, единую, неделимую Россию, Россию русской нации»[404]. В Харбине почти тридцать лет после падения монархии общественная и культурная жизнь большой русской колонии по-прежнему протекала по укладу дореволюционной России. Тщательно соблюдались традиции и обычаи, православные праздники; молодежь воспитыва-

лась в духе «русскости» и патриотизма, а зачастую – и антисоветизма, что приводило к желанию бороться за потерянную родину с оружием в руках. Поэтому справедливо утверждение Ю.Мельникова о том, что «на совести Родзаевского и других фашистских руководителей много жертв молодых обманутых ими русских парней, согласившихся на ведение открытых враждебных акций против своей родины, на то, чтобы стать японскими шпионами, диверсантами. Их быстро, чаще всего тут же, на границе, вылавливали, приговаривали к расстрелу»[405].

В исследовательской литературе широко распространена оценка ВФП (с 1939 г. – Российского фашистского союза (РФС)) как партии уголовников, «кровавые преступления которых – убийства, похищения людей – терроризировали население, и эмигрантскую массу прежде всего»[406]. Ю.Мельников вообще считает, что ВФП превратилась «в составную часть японо-маньчжурской мафии в Маньчжоу-го, вовлеченной во все грязные дела японской военщины: рэкет, похищения людей, шпионаж, диверсии и провокации против СССР, советских организаций и учреждений в Северо-Восточном Китае, отдельных советских граждан»[407]. Достаточно широко подобное отношение к местным фашистам было распространено и среди русской эмиграции в Харбине[408]. Серьезные основания для подобных оценок ВФП дает история с похищением молодого талантливого пианиста, еврея по национальности, С.И.Каспе в 1933 г. Его отец, И.А.Каспе, был богатым харбинским предпринимателем: владел отелем «Модерн», который считался в 1920–30-е гг. одной из самых первоклассных гостиниц в городе; открыл лучший в Харбине ювелирный магазин и т. д. Русские эмигранты Н.Мартынов, В.Иванов, А.Зайцев-Синица, Н.Кириченко похитили несчастного юношу с целью получения за него выкупа в 300 тысяч долларов. Через некоторое время, чтобы ускорить получение денег, они отрезали часть уха у пленника и послали отцу в посылке. Не получив требуемой суммы, бандиты убили одаренного музыканта. И.А.Каспе после этой трагедии серьезно заболел и был увезен в Европу на лечение, но так и не смог оправиться от понесенной утраты – умер в Париже в 1938 г.[409]. Мартынов и его подручные вскоре были арестованы и приговорены к смертной казни. Единственная из всех эмигрантских изданий, фашистская газета «Наш путь» развернула кампанию в защиту обвиняемых и даже добилась их помилования. Все они затем вступили в фашистскую партию, а Н.Мар-

тынов был даже назначен начальником Особого отдела Центрального управления РФС[410]. Эти и многие другие факты говорят об антисемитизме как важной составной части работы партии. Своим главным врагом, «первопричиной русской катастрофы», они считали «евреев и масонов, скрывающихся под маской коммунизма»[411]. В письме Сталину Родзаевский объяснял, что «коммунизм в виде марксизма казался нам одним из орудий мирового еврейского капитала по захвату власти над миром и, предубежденные, мы выискивали в составе правящих органов СССР еврейские фамилии, доказывающие, что наша страна как бы оккупирована мировым еврейством... что надо освободить Родину от евреев через свержение советской власти любой ценой»[412]. Только за один 1934 г. в фашистской прессе было помещено 835 статей антисемитской и антимассонской направленности. Помимо этого, фашистская партия выпускала значительное количество книг и брошюр по этим сюжетам, была даже создана «особая секретная библиотека» подобной литературы[413]. В 1943 г. в Харбине был издана объемная работа К.Родзаевского «Современная иудаизация мира или Еврейский вопрос в XX столетии», которая «по уровню антисемитского накала... стоит в одном ряду с такими изданиями, как газета «Der Sturmer» («Штурмовик») Юлиуса Штрейхера»[414].

Один из источников пополнения финансов партии фашисты видели в грабежах и шантаже состоятельных эмигрантов, прежде всего, богатых членов достаточно многочисленной еврейской общины Харбина. Еще один способ борьбы местных фашистов с «еврейством и масонством» заключался в так называемых «разоблачениях». Соратники гордились «разоблачениями» Сунгарийской масонской ложи, харбинских розенкрейцев (масонов), Н.К.Рериха, Христианского союза молодых людей (ХСМЛ) как «сектантской организации»[415]. Так, фашисты обвинили известного харбинского юриста, одного из создателей и декана Юридического факультета (в 1926–1927 гг.) профессора Г.К.Гинса в связях с Коминтерном[416]. К.В.Родзаевский в уже упоминавшейся книге «Современная иудаизация мира или Еврейский вопрос в XX столетии» приводил подробный список фамилий «харбинских масонов», при этом он причислял к масонам даже Чан Кайши[417]. Большинство эмигрантов в Маньчжурии подобный черносотенный, погромный характер РФС, безусловно, отталкивал.

Интересные сведения о конфликте харбинской «Чураевки» с фашистской газетой «Наш путь» приводит историк Ли Мэн, справедливо подчеркивая, что открытое выступление против членов фашистской партии в 1933 г. при японском режиме было рискованным. Противостояние возникло между «бывшим чураевцем» Г. Граниным, который был исключен из «Чураевки» и вступил в фашистскую партию, и его бывшими друзьями, которым он мстил на страницах «Нашего пути». И хотя конфликт сначала носил личный характер, он, в конце концов, привел «Чураевку» к разрушению[418].

В конце 1930-х гг. в руководстве РФС наметился раскол. Один из основателей партии М.А.Матковский* и его сторонники С.И.Долов, В.В.Кибардин, Г.В.Тараданов выступили против политики антисемитизма, которую отстаивал Родзаевский, и сотрудничества с японской жандармерией. Также они считали Гитлера потенциальным врагом России и всех славян. Правда, открытого разрыва и выхода группы Матковского из партии не произошло[419].

Родзаевский и его сторонники приветствовали нападение Германии на Советский Союз, считая, что «освобождение Родины любой ценой лучше, чем продолжение ее плена под игом евреев»[420]. Более того, как указывает К.Гусев, лидер русского фашизма предполагал, что «Гитлер не только установит Российское национальное правительство, но и поставит на ключевые посты русских фашистов из Маньчжурии»[421]. Однако положение самих фашистов в Маньчжоу-диго после начала войны серьезно осложнилось. Стараясь избежать проблем, японские власти ужесточили контроль над деятельностью РФС. Они даже запретили специальный номер «Нашего пути» от 25 июля 1941 г., приветствовавший нападение нацистов на СССР. Вскоре и само издание газеты было перенесено в Шанхай[422]. 1 июля 1943 г. японская администрация без объяснения причин запретила РФС. Организации союза были закрыты в Маньчжурии, оккупированной части Китая, Японии. Правда, РФС был переименован в Союз национально-трудовой России[423]. С конца 1943 г. деятельность русской фашистской организации, не получая поддержки японских властей, стала заметно сворачиваться. Самого Родзаевского японцы решили исполь-

* По некоторым данным советский разведчик. (См.: *Мельников Ю.* Указ. соч. // «Проблемы Дальнего Востока», 1991, № 2. С. 119.)

зовать в БРЭМ. В ноябре 1943 г. он был назначен помощником начальника Бюро, где отвечал за важнейшие направления - пропагандистскую, идеологическую и воспитательную работу[424].

После вступления Советской армии в Маньчжурию Родзаевский, оставив в Харбине жену и двух детей, с несколькими сподвижниками бежал в Тяньцзинь. Здесь 22 августа 1945 г. он написал уже упоминавшееся письмо Сталину, в котором, помимо подробного рассказа о фашистском движении в Маньчжурии, заявил о глубоком раскаянии, желании искупить вину любым трудом и готовности понести самую страшную кару[425]. К.Гусев утверждает, что «ближе к 1945 г. К.В.Родзаевский искренне стал считать, что советский режим эволюционирует в сторону русского национализма... Его вера в перерождение советского строя дошла до того, что после окончания Второй мировой войны он дал согласие на возвращение в СССР». При этом ему, якобы, было обещано трудоустройство в качестве журналиста в одну из советских газет[426]. Утверждение автора о «согласии» Родзаевского вернуться в СССР звучит несколько наивно. После вступления Красной Армии в Маньчжурию в августе 1945 г. советская военная администрация начала аресты активных деятелей эмиграции, известных своими антисоветскими делами и убеждениями. Представляется, что Родзаевский потому и сдался добровольно советским властям (переехав из Тяньцзиня в Пекин), что понимал безысходность своей ситуации. Отсюда его 25 октября 1945 г. перевезли в Чанчунь, где и арестовали[427]. По приговору суда, состоявшегося в конце августа 1946 г., К.В.Родзаевский был расстрелян[428].

Подводя итог деятельности ВФП в Маньчжурии, можно заключить, что она была одной из самых организованных эмигрантских партий на Дальнем Востоке. Русские фашисты имели четкую идеологическую программу, конкретные цели и задачи, вели активную антисоветскую борьбу, получали поддержку аналогичных организаций в других странах. Им удалось создать собственные дочерние структуры (женские, юношеские и детские), осуществлять в некоторой степени контроль над профессиональными объединениями эмигрантов. В то же время в среде белой эмиграции в Маньчжоу-диго существовало очевидное неприятие ВФП, прежде всего, из-за ее откровенно черносотенного характера, неразборчивости в средствах (вплоть до преступлений), верноподданнического служения японским властям.

4.5. Российская колония в Шанхае в 1930–1945 гг.

В 1930-е гг. XX в. российская колония в Шанхае несколько раз пополнялась за счет русских переселенцев из Северо-Восточного Китая. Так, после советско-китайского конфликта на КВЖД 1929 г. в Шанхай прибыло 3 172 беженца из ОРВП. После создания Маньчжоу-го и продажи КВЖД в 1935 г. сюда соответственно переехало 2 885 и 2 285 русских эмигрантов. В середине 1930-х гг. общее число белых русских в Шанхае составляло примерно 16 тыс. человек[429]. В исторической литературе встречаются и другие цифры. Живший в Шанхае писатель и историк В.П.Петров приводит такие данные: «К середине тридцатых годов в Шанхае уже было 40 тысяч русских, а, по неофициальным сведениям, «второй русский Шанхай» насчитывал 50 тыс. человек»[430]. А.С.Ипатова подчеркивает, что не прекращавшийся миграционный процесс затруднял как налаживание стабильной жизнедеятельности эмигрантской диаспоры в Шанхае, так и более или менее точный учет ее численности. Вследствие этого применительно к середине 30-х гг. прошлого века, когда российская колония здесь была наиболее многочисленной и велась хоть какая-то статистика, данные, приводимые в различных источниках, разнятся от 25 тыс. до 50 тыс. человек[431].

К середине 1930-х гг., по мнению ряда русских и китайских исследователей, жизнь российской колонии в Шанхае изменилась, по сравнению с двадцатыми годами, к лучшему[432]. Около 70 % из них, при всей существенной разнице в доходах, все же имели постоянную работу. Наиболее распространенными в эмигрантской среде были профессии коммерсантов, врачей, юристов, журналистов, преподавателей, таксистов, охранников, телохранителей, прислуги и т. п. В мире Шанхай называли по-разному: Жемчужиной Востока и Парижем Азии, Голкондой Китая и Городом Желтого Дьявола. Поэтому были среди белых русских и представители криминального мира: воры, фальшивомонетчики, даже наемные убийцы[433]. «Шанхай – клоака мира с неисчислимым множеством “баров”, распивочных мест, где пропивают, покупают и продают опий, душу и женское тело»[434] — писал об этом городе один из русских публицистов. По-прежнему нелегким оставалось положение русских женщин, так как многие из них были вынуждены работать в шанхайских ресторанах в качестве “dan-

cing-girl". Как вспоминает Н.Ильина, это было особенно тяжело для перебравшихся из Маньчжурии русских девушек, «которые выросли в Харбине, в тихих богобоязненных семьях, окончили средние школы, готовились... к иной судьбе»[435]. В середине 30-х гг. XX в. в городе существовал даже специальный орган – Международный комитет охраны русских женщин и детей в Шанхае[436].

Приток российских беженцев из Маньчжурии привел к значительной активизации экономической деятельности белоэмигрантов в Шанхае. Так, в середине 1930-х гг. в городе было более 1 тысячи русских магазинов, причем преобладали меховые, ювелирные, часовые и обувные фирмы[437]. Владельцами примерно тысячи такси (около 10 % от их общего числа) были русские хозяева. В целом, по мнению китайского исследователя Ван Чжичэна, тридцатые годы были периодом наибольшей стабильности и процветания в истории российской колонии в Шанхае[438]. Процессу адаптации русских беженцев в новых условиях помогали многочисленные эмигрантские объединения и благотворительные общества, наиболее значительными из которых в это время были: Русский эмигрантский комитет, Русское общество «Помощь», Русское православное братство, Русский студенческий союз, Союз русских военных инвалидов в Шанхае[439].

В 1930-е гг. для многих эмигрантов стала очевидной эфемерность надежды на скорое падение советского строя или его перерождение, а, следовательно, и их возвращение на родину, назрела необходимость в более основательном обустройстве своей жизни здесь, в Шанхае. И, соответственно, назрела необходимость в создании такой общественной организации, которая бы не только объединяла, но и защищала права всей русской колонии перед законами и властями страны-реципиента, официально представляла их как определенную, сложившуюся общность людей, независимо от их политических и идеологических взглядов, социального положения или национальной принадлежности, возраста и вероисповедания. 8 апреля 1935 г. на многолюдном собрании представителей большинства общественных и политических эмигрантских организаций Шанхая было объявлено о создании такой организации – Русского национального комитета, центрального органа ведавшего всеми внутренними делами российской колонии в Шанхае[440].

В исторической литературе также часто встречается вполне справедливое мнение о том, что улучшение материального поло-

жения русских шанхайцев в итоге привело к расцвету русской культуры в Шанхае в эти годы. Так, В.П.Петров указывает, что «в начале тридцатых годов русский Шанхай в культурном отношении поднялся на необычайную высоту»[441]: в городе появились новые православные храмы, русские школы, периодические издания, театры, литературные объединения. Исследователь Ван Чжичэн называет 11 действовавших в указанные годы православных храмов, около 15 средних и 3 высших учебных заведения[442]. Переезд из Харбина музыкантов и артистов позволил создать в Шанхае пользовавшиеся большим успехом русские театры драмы и оперетты. Шанхайский муниципальный симфонический оркестр, пополнившись десятками русских музыкантов, стал первоклассным оркестром. Огромный успех имели в Шанхае концерты А.Н.Вертинского, который в 1935 г. вообще переехал сюда на постоянное местожительство из США, и был увенчан лаврами «первого рыцаря шанхайской богемы»[443]. Значительный вклад в поддержку русской культурной жизни в Шанхае внесла эмигрантская пресса. За время существования российской колонии в Шанхае выходило много периодических изданий: «Русское эхо», «Слово», «Шанхайская жизнь», «Копейка», «Время» (его издателем был Б.А.Суворин – сын известного петербургского издателя А.С.Суворина)[444]. Особой популярностью пользовалась газета «Шанхайская Заря». Руководил ею М.С.Лембич, в прошлом сотрудник петербургской газеты «Русское Слово». Он начал издательскую деятельность в эмиграции в Харбине, где его газета «Заря» быстро стала самой известной газетой на Дальнем Востоке[445]. Затем он основал газеты «Наша Заря» (в Тяньцзине) и «Шанхайская Заря», в которой печатался одаренный публицист и журналист Л.В.Арнольдов, писавший также под псевдонимами Виктор Сербский и П.Сольский[446]. К середине 1930-х гг. многие «чураевцы» уехали из Харбина в Шанхай, где организовали литературное объединение «Шанхайская Чураевка». Ли Мэн указывает, что таким образом среди русских шанхайцев продолжались традиции не только харбинской «Чураевки», но и русской культуры в целом[447].

Также в городе большую известность имели художественное объединение «Понедельник» и содружество «ХЛАМ» (художники, литераторы, артисты, музыканты)[448]. Последнее пользовалось исключительной популярностью и собирало на свои еженедельные «среды» до нескольких сот человек. По образному выражению одного из участников ХЛАМа В.Петрова, на эти вечера съез-

жался «весь Шанхай». Основателями Содружества были наиболее яркие представители шанхайской богемы: журналист А.В.Петров, поэт М.Ц.Спургот, редактор «Шанхайской зари» Л.В.Арнольдов, балетмейстер Э.И.Эмиров, писатель В.С.Валь, музыкант А.Г.Бершадский, артистка З.А.Прибыткова и др. Свои знаменитые «среды» ХЛАМ чередовал с тематическими вечерами, бенефисами отдельных членов Содружества, выставками работ своих художников. Наибольшей популярностью балы, всегда веселые, остроумные, талантливые, конкурсы работ участников ХЛАМа, конкурсы «Мисс» и «Мистер» года. А.С.Ипатова подчеркивает, что со временем от чисто развлекательно-увеселительных представлений ХЛАМ перешел к более содержательным мероприятиям: проведению литературно-музыкальных вечеров, чтению докладов, включая научные[449].

Русские люди в Шанхае, как и в Маньчжурии, хранили национальные культурные традиции. Эмигрантская колония в тридцатые и сороковые годы пополнялась за счет молодежи, которая в большинстве своем выросла в Харбине и на линии КВЖД, в любовно сохраняемой русской среде, была русской и по воспитанию, и по образу жизни и мыслей. Благотворительные и общественные организации Шанхая также оказывали повышенное внимание к подрастающему поколению, его воспитанию, образованию. Видимо, сознавая особую важность этой задачи для эмигрантов, руководители общественных организаций, как правило, включали в свои уставы такой пункт. Таким образом, справедливо указывает А.С.Ипатова, эти организации способствовали решению двуединой задачи: помочь эмигрантам быстрее и успешнее адаптироваться в иной цивилизационной среде, адаптироваться, но при этом не ассимилироваться, а сохранить себя как часть русской нации с присущими ей духовными ценностями[450]. В Шанхае, как и в других местах русского рассеяния, отмечали православные и национальные праздники: Рождество, Пасху, Троицу, «День русской культуры» (6 июня, день рождения А.С.Пушкина) и даже альтернативный ему «День русского национального самосознания»[451]. В марте 1925 г. в Праге от имени ряда эмигрантских организаций был обнародован призыв «К русским людям за рубежом» с предложением «устройства ежегодного «дня русской культуры», считая это одним из желательных способов объединения всех русских людей». Авторы предложили этот день отмечать 26 мая / 6 июня – в день рождения А.С.Пушкина. С этого времени День русской

культуры стал праздноваться во всех местах русского рассеяния. Однако консервативные круги эмиграции, сторонники митрополита Антония (Храповицкого, бывшего митрополита Киевского, с 1922 г. – предстоятеля Архирейского Синода Русской Зарубежной Церкви) выступали за такие праздники, которые подчеркивали бы религиозные и монархические русские традиции. Они предложили отмечать День русского национального самосознания 28 июля, в день святого Владимира, князя, крестившего Русь[452].

Начало японо-китайской войны в 1937 г. не внесло особых изменений в положение русских шанхайцев, как и в спокойную жизнь других иностранцев в международных сеттльментах Шанхая[453]. Единственное заметное последствие начавшейся войны – отток еврейского населения из города, уезжавшего в США и Австралию[454]. Тем не менее, относительная экономическая стабильность русской колонии, характерная для 1930-х гг., длилась недолго. Нападение Японии на Перл-Харбор в декабре 1941 г. все изменило. Для иностранцев, в том числе и русских, наступили тяжелые времена. Японские оккупационные власти ужесточили административный контроль за европейцами и американцами, создавали всевозможные препоны для их экономической деятельности, усилили идеологическое давление на шанхайскую прессу[455].

Начало Великой Отечественной войны внесло раскол в ряды русских шанхайцев. Несколько эмигрантских организаций – «Союз монархистов», «Союз русских военных инвалидов в Шанхае» – заявили о своей готовности сражаться на стороне Германии. Эмигранты разделились на «пораженцев» и «оборонцев», причем последних, желавших победы Советского Союза, было значительно больше (в их числе были Вс. Иванов, А.Н.Вертинский, Н.Ильина, О.Лундстрем). Немалую роль в появлении в Шанхае значительного числа симпатизирующих СССР людей сыграл «Союз возвращения на Родину»*, действовавший в Шанхае с конца тридцатых годов. Просоветская газета «Родина», называвшаяся

---

* Первые «Союзы возвращения на Родину» («Совнарод») стали появляться в странах поселения белой эмиграции после объявления 3 ноября 1921 г. ВЦИК РСФСР амнистии лицам, участвовавшим в качестве рядовых солдат в белогвардейских военных организациях. В 1924 г. амнистия была распространена на всех находящихся на Дальнем Востоке рядовых солдат белых армий. Особенно активно эти союзы стали создаваться после появления Конституции СССР 1936 г. (Почему мы вернулись на Родину. С. 35).

с лета 1941 г. «Новая жизнь» и пропагандировавшая советский образ жизни, также оказала значительное влияние на то, что в годы войны, особенно в ее последний период, в Шанхае наблюдался рост желающих вернуться в СССР. О.Лундстрем вспоминает, что «в 1941 г. всем оркестром мы подали заявление в Генконсульство СССР – хотели ехать добровольцами на фронт»[456] , но получили отказ. В 1943 г. одним из первых, после неоднократных просьб, получил советское гражданство А.Н.Вертинский и спустя 25 лет скитаний вернулся на родину[457].

Массовый исход эмигрантов из Шанхая произошел в первые годы после окончания второй мировой войны. К концу 1940-х гг. в Шанхае оставалось не более нескольких сот русских, но, как печально констатировал В.П.Петров, «русскому Шанхаю, культурному центру Дальнего Востока пришел конец»[458]. Жизнь российской колонии в Шанхае в 1930-е – начале 1940-х гг. имела как много общего, так и существенные различия с положением русских эмигрантов в Маньчжоу-диго. Здесь, как и в ОРСМ, существовало множество различных организаций и обществ (благотворительных, профессиональных, молодежных, творческих), способствовавших адаптации русских людей к жизни в новых обстоятельствах. Как и в Маньчжурии, русские шанхайцы прилагали серьезные усилия для сохранения национальных традиций, воспитания молодежи в духе «русскости». Некоторое улучшение материального положения эмигрантов привело к значительной активизации их культурной жизни, что является еще одним доказательством важной роли культуры в истории Русского зарубежья в целом. В то же время, оккупация Шанхая японцами в 1937 г. не принесла таких серьезных изменений в жизнь русской колонии города, как это было в Северо-Восточном Китае; японские власти до конца 1941 г. не пытались подчинить русских шанхайцев своему контролю.

ПРИМЕЧАНИЯ К ГЛАВЕ 4:

1 *История* войны на Тихом океане. Т. 1. С. 169.

2 *Извлечения* из приговора Международного военного трибунала для Дальнего Востока по делу главных японских военных преступников // *Рагинский М.Ю., Розенблит С.Я.* Международный процесс главных японских военных преступников. – М.-Л., 1950. Прил. С. 23; а также см.: *Галицкий В.* Политика Танака-Тодзио

глазами соотечественников // ПДВ, 1991, № 4. С. 88.

[3] Подробнее см.: *Бурлингас И.Я.* Китай и Япония // Китай и соседи. - М., 1982. С. 451.

[4] *История* войны на Тихом океане. Т. 1. С. 105-106. По поводу реальности меморандума автор придерживается официальной точки зрения российской внешней разведки. См. подр.: Очерки истории российской внешней разведки. Т. 2. - М., 1996. С. 252-257.

[5] *Меморандум* Танака // История войны на Тихом океане. Т. 1. Прил. С. 338.

[6] Там же. С. 342.

[7] Там же. С. 340-344.

[8] *История* войны на Тихом океане. Т. 1. С. 188.

[9] ДВП СССР. Т. 14. С. 814.

[10] Там же. С. 815.

[11] ДВП СССР. Т. 15. С. 734.

[12] ДВП СССР. Т. 16: 1933 г. - М., 1970. С. 806-807.

[13] *Сладковский М.И.* Китай и Англия. - М., 1980. С. 183.

[14] ДВП СССР. Т. 15. С. 742.

[15] *Восточное* обозрение: Общественно-политич. и литературный журн. «Дайрен», 1940, № 2 (январь-март).

[16] *Японо-*маньчжурский протокол от 15 сентября 1932 г. // История войны на Тихом океане. Т. 1. Прил. С. 364-365.

[17] ДВП СССР. Т. 15. С. 734.

[18] Там же.

[19] Там же. С. 735.

[20] Там же.

[21] Там же.

[22] *Извещение* о выходе из Лиги наций // История войны на Тихом океане. Т. 1. Прил. С. 365-369.

[23] *История* Китая с древнейших времен до наших дней. - М., 1974. С. 333.

[24] ДВП СССР. Т. 14. С. 529.

[25] Там же. С. 827.

[26] Там же. С. 671.

[27] Там же. С. 668-670.

[28] ДВП СССР. Т. 15. С. 20.

[29] Там же. С. 70-71.

[30] Там же. С. 730.

[31] Там же. С. 66.

[32] «Известия», 1932, 30 януаря, № 29 (4596).

[33] ДВП СССР. Т. 15. С. 77.

[34] Там же. С. 124-125.

[35] «Амурская правда», 1932, 8 марта.

[36] ДВП СССР. Т. 15. С. 124-125.

[37] Там же. С. 126-127.

[38] «Известия», 1932, 29 февраля, № 59 (4626).

[39] ДВП СССР. Т. 15. С. 753.

[40] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 132.

[41] ДВП СССР. Т. 16. С. 192-194.

[42] *Мировицкая Р.А.* Указ. соч. С. 137-138.

[43] ДВП СССР. Т. 15. С. 680-681.

[44] ДВП СССР Т. 17: 1934 г. - М., 1971. С. 407.

[45] ДВП СССР. Т. 15. С. 814.

[46] Там же. С. 694, 798.

[47] «Амурская правда», 1932, 19 декабря, № 289 (3787).

[48] ДВП СССР. Т. 15. С. 798.

[49] Там же. С. 790.

[50] Там же.

[51] Там же. С. 794.

[52] Там же. С. 791.

[53] Там же. С. 758.

[54] «Амурская правда», 1932, 19 апреля, № 91 (3589).

[55] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 106.

[56] ДВП СССР. Т. 15. С. 403-404.

[57] ДВП СССР. Т. 16. С. 242.
[58] Там же. С. 244, 275.
[59] Там же. С. 323.
[60] Там же. С. 263-266.
[61] Там же. С. 830.
[62] «Известия», 1933, 18 апреля, № 102 (5033).
[63] ДВП СССР. Т. 16. С. 334.
[64] Там же. С. 263, 275.
[65] Там же. С. 276.
[66] ДВП СССР. Т. 7. С. 337.
[67] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 108.
[68] ДВП СССР. Т. 16. С. 832.
[69] Там же. С. 831-832.
[70] «Известия», 1933, 12 мая, № 122 (5053).
[71] ДВП СССР. Т. 16. С. 794.
[72] Там же. С. 833.
[73] Цит. по: *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 108.
[74] ДВП СССР. Т. 16. С. 833.
[75] «Известия», 1933, 12 мая, № 122 (5053).
[76] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 108-109.
[77] ДВП СССР. Т. 7. С. 331-337.
[78] «Известия», 1933, 12 мая, № 122 (5053).
[79] ДВП СССР. Т. 16. С. 353.
[80] Там же. С. 354.
[81] Там же.
[82] Там же. С. 333.
[83] Там же. С. 332.
[84] Там же. С. 395-396.
[85] Там же. С. 397.
[86] Там же. С. 398-399.
[87] Там же.
[88] Там же. С. 400.
[89] Там же. С. 400-401.
[90] Там же. С. 401.
[91] Там же. С. 399.
[92] Там же. С. 794.
[93] «Известия», 1933, 18 июля, № 178 (5109).
[94] ДВП СССР. Т. 16. С. 837.
[95] «Известия», 1933, 22 сентября, № 234 (5165).
[96] Там же. 30 сент., № 241 (5172).
[97] Там же.
[98] ДВП СССР. Т. 16. С. 862.
[99] Там же. С. 871.
[100] Там же.
[101] Там же. С. 546-550.
[102] Там же.
[103] ДВП СССР. Т. 16. С. 547.
[104] Там же. С. 860.
[105] Там же. С. 794.
[106] Там же. С. 794-795.
[107] Там же. С. 795.
[108] «Известия», 1933, 9 октября, № 248 (5179).
[109] ДВП СССР. Т. 16. С. 568-569.
[110] Там же. С. 619.
[111] Там же. С. 525.
[112] Там же. С. 831.
[113] Там же. С. 326.
[114] ДВП СССР. Т. 17: 1934. – М., 1971. С. 33-34.
[115] Там же. С. 780.
[116] Там же. С. 622-623.
[117] Там же. С. 223, 787.
[118] Там же. С. 566-567.
[119] Там же. С. 818.
[120] Там же. С. 816.
[121] Там же. С. 817.
[122] Там же. С. 625.
[123] Там же. С. 624.
[124] ДВП СССР. Т. 18: 1935 г. – М., 1973. С. 625.
[125] Там же. С. 628.
[126] ДВП СССР. Т. 17. С. 815.
[127] Там же. С. 563.

[128] Там же. С. 583.
[129] Там же. С. 585.
[130] Там же. С. 586.
[131] Там же. С. 587.
[132] ДВП СССР. Т. 16. С. 125.
[133] ДВП СССР. Т. 15. С. 757. По этому сюжету в советской и российской историографии существует обширная монографическая литература. Из последних работ см.: *Кошкин А.А.* Предыстория заключения пакта Молотова-Мацуока // ВИ, 1993, №6. С. 133-142.
[134] ДВП СССР. Т. 17. С. 603.
[135] Там же. С. 602.
[136] Там же. С. 680.
[137] Там же. С. 829.
[138] «Амурская правда», 1935, 6 марта, № 53 (4410).
[139] ДВП СССР. Т. 18. С. 178.
[140] Там же. С. 179.
[141] ДВП СССР. Т. 16. С. 400.
[142] «Заря», 1935, 14 марта, № 68.
[143] ДВП СССР. Т. 18. С. 204-213.
[144] Там же. С. 629.
[145] «Амурская правда», 1935, 27 марта, № 70 (4427).
[146] *История* войны на Тихом океане. Т. 2. С. 67.
[147] *Бурлингас И.Я.* Указ. соч. С. 425.
[148] *Основные* принципы национальной политики // История войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 340-343.
[149] *Соглашение* против Коммунистического «Интернационала» // История войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 343-346.
[150] Там же.
[151] *Извлечения* из приговора Международного военного трибунала для Дальнего Востока... С. 241.
[152] ДВП СССР. Т. 21. С. 174.
[153] *Молодяков В.* «Правосудие победителей»: Размышления о Токийском процессе // ПДВ, 1994, № 3. С. 101.
[154] ДВП СССР. Т. 21. 1938. - М., 1977. С. 362-373.
[155] ДВП СССР. Т. 21. С. 379-384, 390, 407-408, 413, 415-420, 433-435.
[156] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 170.
[157] *История* войны на Тихом океане. Т. 2. С. 282.
[158] *Извлечения* из приговора Международного военного трибунала для Дальнего Востока... С. 260-262.
[159] *Зорич Г.* Два подхода к истории сражений на реке Халхин-Гол // Япония: Экономика, политика, история. - М., 1989. С. 272-273.
[160] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 170.
[161] Там же.
[162] Цит. по: *Кошкин А.А.* Предыстория заключения пакта Молотова-Мацуока. С. 135.
[163] Там же. С. 136.
[164] *Внешняя* политика СССР: Сб. документов. Т. 4. - М., 1946. С. 550.
[165] *Кошкин А.А.* Крах стратегии «спелой хурмы». С. 127.
[166] *Новейшая* история Китая, 1928-1949. С. 150-157.
[167] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. С. 125.
[168] *Дипломатический* словарь. Т. 1. С. 158.
[169] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 163.
[170] ДВП СССР. Т. 21. С. 587-588.
[171] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений

СССР с Китаем. 1917–1974. С. 126.

[172] *Ледовский А.* Записки дипломата // ПДВ, 1991, № 1. С. 108.

[173] ДВП СССР. Т. 20: 1937 г. – М., 1976. С. 466–468.

[174] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 167–168.

[175] *Мировицкая Р.А.* К истории подписания Договора о ненападении между Советским Союзом и Китайской Республикой (21 августа 1937 г.). С. 565–566.

[176] *Галенович Ю.М.* Россия – Китай: шесть договоров. С. 75–79. Текст «Договора о ненападении между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой (21 августа 1937 г.)» см. там же. С. 386–387.

[177] *Ледовский А.* Записки дипломата. С. 109.

[178] *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 222.

[179] *Бурлингас И.Я.* Указ. соч. С. 426–427.

[180] Там же.

[181] *Заявление* премьер-министра Коноэ по вопросу об урегулировании японо-китайских отношений // История войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 362–364.

[182] *Программа* установления новых японо-китайских отношений» // История войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 357–362.

[183] *Новейшая* история Китая, 1928–1949. С. 186–188.

[184] *История* войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 364–367.

[185] *Бурлингас И.Я.* Указ. соч. С. 427.

[186] *История* Китая с древнейших времен. С. 383.

[187] Там же. С. 381.

[188] *Гарушянц Ю.* Борьба за признание независимости Монголии // ПДВ, 1997, № 2. С. 116.

[189] *Новейшая* история Китая, 1928–1949. С. 202.

[190] *История* войны на Тихом океане. Т. 3. С. 46–47.

[191] *Новейшая* история Китая, 1928–1949. С. 204.

[192] *Ледовский А.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 223, 185.

[193] «Заря», 1935, 17 марта, № 71.

[194] Там же. 13 марта, № 67; 17 апр., № 102.

[195] ДВП СССР. Т. 18. С. 629.

[196] ДВП СССР. Т. 19: 1936 г. – М., 1974. С. 309.

[197] ДВП СССР. Т. 20. С. 695–696.

[198] ДВП СССР. Т. 19. С. 721.

[199] ДВП СССР. Т. 21. С. 716.

[200] Там же. С. 345.

[201] ДВП СССР. Т. 19. С. 405, 739.

[202] Там же. С. 406, 759.

[203] Там же. С. 759.

[204] ДВП СССР. Т. 20. С. 72, 73, 712–713.

[205] ДВП СССР. Т. 21. С. 653–654.

[206] Там же. С. 116.

[207] Там же.

[208] ДВП СССР. Т. 22: В 2 кн.: 1939 г. – М., 1992. Кн. 1. С. 553.

[209] ДВП СССР. Т. 20. С. 712–713.

[210] ДВП СССР. Т. 21. С. 308.

[211] Сборник документов: Каирская декларация, Крымское соглашение, Потсдамская декларация и др. документы, связанные с капитуляцией Японии, 1943–1946. – М., 1947. С. 23–34.

[212] *Советский* Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. Т. 2: Тегеранская конференция. С. 95.

[213] Цит. по: *Международные* отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы: В 2-х тт. Т. 1. 1945–1957 гг. – М., 1978. С. 45.

[214] Пример тому – заключение советско-китайского договора 1937 г. См. подр.: *Мировицкая Р.А.* К истории подписания Договора о ненападении между Советским Союзом и Китайской Республикой (21 августа 1937 г.). С. 568–569.

[215] *Советский* Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. Т. 4: Крымская конференция. – М., 1979. С 140–141, 273.

[216] *Переписка* Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: В 2-х тт. 2-е изд. Т. 2: Переписка с Ф.Рузвельтом и Г.Трумэном. – М., 1976. С. 264.

[217] *История* войны на Тихом океане. Т. 1. С. 310.

[218] *Японо-маньчжурский* протокол от 15 сентября 1932 г. // История войны на Тихом океане. Т. 1. Прил. С. 364–365.

[219] *Верисоцкая Е.В.* Идеологическое обоснование агрессивной политики японского империализма в работах буржуазных ученых и политических деятелей Японии (1930–1940-е гг.) // Японская историография русско-японских и советско-японских отношений XIX–XX вв : Сб. ст. – Владивосток, 1987. С. 52–53.

[220] Там же. С. 56.

[221] Там же. С. 56–58.

[222] *История* войны на Тихом океане. Т. 1. С. 277.

[223] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 164–165.

[224] *История* войны на Тихом океане. Т. 2. С. 224–225.

[225] *Крадин Н.П.* Харбин – русская Атлантида. С. 67–73.

[226] *История* войны на Тихом океане. Т. 2. Прил. С. 354–355.

[227] *Сладковский М.И.* Китай и Япония. С. 168.

[228] *История* войны на Тихом океане. Т. 4. С. 123.

[229] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 146–147.

[230] ДВП СССР. Т. 14. С. 559.

[231] «Амурская правда», 1932, 21 мая, № 116 (3614).

[232] *Думова Н.Г.* Павел Николаевич Милюков // Россия на рубеже веков: Историч. портреты. – М., 1991. С. 227.

[233] ДВП СССР. Т. 15. С. 288–289; ГАХК. Ф. 1127. Оп. 1. Д. 14. Л. 60.

[234] «Часовой», 1934, № 116–117. С. 14.

[235] «Часовой», 1934. № 121. С. 27–28.

[236] *Таскина Е.* Литературное наследие русского Харбина // Харбин. Ветка русского дерева. С. 23.

[237] *Нестор, архиеп.* Указ. соч. С. 60.

[238] Там же.

[239] «Последние новости», 1932, 1 марта.

[240] Там же.

[241] «Дни», 1932, 30 марта, № 151; «Возрождение», 1932, 1 марта; «Часовой», 1934, № 120. С. 7–9.

[242] «Дни», 1932, 20 марта, № 151.

[243] Там же.

[244] Там же.

[245] *Переписка* российских дипломатов в эмиграции, 1930–1940 гг.:

По архивам Службы внешней разведки РФ // ННИ, 1997, № 6. С. 92.

[246] *Таскина Е.П.* На перекрестке эпох и культур // Русский Харбин. С. 42; *Хаиндрава Л.* Отчий дом // Харбин. Ветка русского дерева. С. 103.

[247] *Хаиндрава Л.* Указ. соч. С. 103.

[248] *Переписка* российских дипломатов в эмиграции, 1930–1940 гг. С. 92.

[249] Сборник «Се-Хэ-Хой», 1937. Март. С. 6.

[250] Там же. Ноябрь. С. 17.

[251] *Великая* Маньчжурская империя. С. 172.

[252] Там же. С. 221.

[253] Там же. С. 226.

[254] Там же. С. 228.

[255] См.: *Харбин.* Ветка русского дерева. С. 23, 103 и др.

[256] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 1. Л. 110.

[257] Там же. Л. 111.

[258] Там же. Д. 2. Л. 42.

[259] Там же. Л. 43.

[260] Там же. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 23.

[261] Там же. Оп. 1. Д. 2. Л. 220.

[262] Там же Оп. 2. Д. 32. Л. 18.

[263] Там же. Оп 1. Предисл. Л. 3.

[264] Там же. Д. 1. Л. 179.

[265] *Великая* Маньчжурская империя. С. 295.

[266] ДВП СССР. Т. 18. С. 485.

[267] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 14. Л. 22.

[268] Там же. Оп. 1. Д. 8. Л. 25.

[269] Там же. Д. 2. Л. 14.

[270] Цит. по: *Онегина С.* Письмо К В.Родзаевского И.В.Сталину: Вступ. статья // ОИ, 1992, № 3. С. 97.

[271] *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 33.

[272] Там же.

[273] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 1. Л. 144.

[274] Там же. Оп. 2. Д. 7. Л. 214.

[275] ДВП СССР. Т. 19: 1936. – М., 1974. С. 687.

[276] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 2. Л. 101–104.

[277] Там же. Д. 1. Л. 125; «Заря», 1935, 3 апреля, № 88.

[278] ДВП СССР. Т. 20. С. 787.

[279] *Чугуевский Л.* Указ. соч. С. 121.

[280] «Заря», 1935, 4 апреля, № 89.

[281] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 213. Л. 329–330.

[282] Там же.

[283] *Мелихов Г.* Международная научная конференция «Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае: К 100-летию Харбина и КВЖД» // ПДВ, 1998, № 4. С. 124–125.

[284] Там же. С. 125.

[285] *Чугуевский Л.* Указ. соч. С. 121.

[286] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 18.

[287] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 19; Гид Харбина. Октябрь 1932–1933 гг. – Харбин, 1932. С. 36.

[288] *Мелихов Г.* Международная научная конференция... С 125.

[289] Подр. см.: *Исторический* обзор КВЖД, 1896–1923; *Весь* Харбин на 1923 год / Под ред. С.Т.Тернавского. – Харбин, 1923; *Весь* Харбин на 1927 год / Ред.-издатель С.Т.Тернавский. – Харбин, 1927 и др.

[290] *Аурилене Е Е.* Русские в Маньчжу-диго: эмигрантская политика оккупационных властей, 1932–1945 // Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае. С. 8.

[291] *Чугуевский Л.* Указ. соч. С. 121. О русской средней и высшей школе в Северо-Восточном Ки-

тае см. подр.: *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 150-263; *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 135-158.

[292] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 1. Л. 110.

[293] *Очерки* истории российской внешней разведки. Т. 2: 1917-1933 годы. - М., 1996. С. 85.

[294] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 4.

[295] «Часовой», 1934, № 128. С. 16.

[296] Там же. 1933. № 108-109. С. 27.

[297] См.: *Мосейкина М.Н.* Судьба Российских эмигрантов (конец XIX-XX вв.) // ННИ, 1998, №3. С. 239.

[298] ГАХК. Ф. 829. Оп. 1. Д. 3. Л. 24.

[299] *Дубинина Н.И., Ципкин Ю.Н.* Указ. соч. С. 81.

[300] ГАХК. Ф. 829. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

[301] Там же. Д. 23. Л. 4; Д. 32.

[302] *Справочник*-список. С. 5.

[303] «Часовой», 1933, № 112-113. С. 29.

[304] *Справочник*-список. С. 5.

[305] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисл. Л. 5.

[306] Там же. Д. 1. Л. 144.

[307] Сборник «Се-Хэ-Хой», 1937. Март. С. 75-78.

[308] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 2. Л. 30.

[309] *Раев М.* Указ. соч. С. 20.

[310] *Переписка* российских дипломатов в эмиграции, 1930-1940 гг. По архивам Службы внешней разведки РФ. С. 94.

[311] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисл. Л. 7.

[312] Там же. Ф. 830. Оп. 1. Д. 145. Л. 77.

[313] Там же. Оп. 1. Предисл. Л. 7.

[314] Там же. Оп. 1. Д. 145. Л. 77.

[315] ДВП СССР. Т. 22. Кн. I. С. 458-459.

[316] ГАХК. Ф. 830. Оп. I. Д. 145. Л. 78.

[317] Там же. Д. 189. Л. 8.

[318] Там же. Л. 5.

[319] Там же. Л. 10.

[320] Там же. Оп. 2. Д. 32. Л. 69.

[321] *Великая* Маньчжурская империя. С. 219-220.

[322] Там же. С. 214.

[323] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 1. Л. 162.

[324] Там же. Л. 178.

[325] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 213. Л. 178. Л. 316.

[326] Там же. Ф. 1127. Оп. 1. Д. 21. Л. 17; Ф. 830. Оп. 1. Д. 189. Л. 19; Д. 193. Л. 152а.

[327] Там же. Д. 213. Л. 97.

[328] Там же. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 18.

[329] Там же. Ф. 830. Оп. 1. Д. 189. Л. 60; Оп. 2. Д. 32. Л. 47.

[330] Там же. Ф. 830. Оп. 1. Д. 189. Л. 71-88.

[331] Там же. Л. 63-66.

[332] *Мелихов Г.* Международная научная конференция... С. 125. О.И.Кочубей и Печерица В.Ф. вообще дают противоречивые оценки деятельности БРЭМ: сначала авторы отмечают несомненно позитивную роль Бюро в жизни российской колонии в Маньчжурии, затем говорят о преследованиях и дискриминации эмигрантов со стороны БРЭМ (*Кочубей О.И., Печерица В.Ф.* Исход и возвращение... С. 55, 90-91).

[333] *Раев М.* Указ. соч. С. 88.

[334] *Ильина Н.* Власть тьмы. - М., 1991. С. 35; *Дубинина Н.И., Ципкин Ю.Н.* Указ. соч. С. 82; *Раев М.* Указ. соч. С. 16; *Таскина Е.П.* На перекрестке эпох и культур // Русский Харбин. С. 41-44; *Мелихов Г.В.* Маньчжурия далекая и близкая. С. 263.

[335] *Великая* Маньчжурская империя: С. 415.
[336] Там же.
[337] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 32. Л. 40-44.
[338] Подробнее см.: *Афанасьев А.* Полынь в чужих краях. - М., 1987. С. 97-143.
[339] *Кайгородов А.М.* Указ. соч. С. 94.
[340] Там же. С. 95.
[341] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисл. Л. 6-7.
[342] *Харбин.* Ветка русского дерева. С. 27.
[343] Цит. по: *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 94.
[344] Передача Хабаровского телевидения о Вс.Н.Иванове от 23 октября 1993 г.
[345] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 189. Л. 63.
[346] «Рубеж», 1945, № 10 (март); № 20 (июль) и др.
[347] «Рубеж», 1945, № 21 (август).
[348] *Хисамутдинов А.А.* По странам рассеяния. С. 173.
[349] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 119.
[350] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 215. Л 2.
[351] Там же. Л. 3.
[352] *Письмо* К.В.Родзаевского И.В. Сталину // ОИ, 1992, № 3. С. 93.
[353] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 206.
[354] *По дорогам* Китая, 1937-1945: Воспоминания. - М., 1989 и др.
[355] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 207
[356] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 109-110; *Иоффе Г.З.* Указ. соч. С. 302; *Онегина С.* Указ. соч. С. 92. О фашистских организациях в Маньчжурии см. также: *Окороков А.В.* Русская эмиграция. Политические, военно-политические и воинские организации 1920-1990 гг. - М., 2003.
[357] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 109.
[358] *Онегина С.* Указ. соч. С. 92.
[359] *Окороков А.В.* Указ. соч. С. 139.
[360] Там же. С. 93.
[361] *Булдаков В.П.* Национальная правая прежде и теперь // ОИ, 1994, № 3. С. 202.
[362] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 110.
[363] *Иоффе Г.З.* Указ. соч. С. 303.
[364] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 150.
[365] *Родзаевский К.* Завещание русского фашиста. - М., 2001. Приложения. С. 457-458.
[366] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 118.
[367] ДВП СССР. Т. 18. С. 485.
[368] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 62-63.
[369] Там же. Л. 65.
[370] Там же. Л. 62.
[371] Там же. Л. 63.
[372] Там же. Л. 65.
[373] Там же.
[374] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 44. Л. 6-11.
[375] Там же. Л. 40.
[376] Там же. Л. 41.
[377] Письмо К.В.Родзаевского И.В. Сталину. С. 94.
[378] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 67.
[379] Там же.
[380] Там же.
[381] *Письмо* К.В.Родзаевского И.В. Сталину. С 95.
[382] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 7. Л. 72.
[383] *Печерица В.Ф.* Духовная культура

русской эмиграции в Китае. С. 88. Интересные подробности из жизни М.Колосовой приводит В.Ф. Печерица. Оказывается, в годы гражданской войны еще совсем юная поэтесса связала свою судьбу с человеком из иного политического лагеря, В.Куйбышевым. Отношения длились не долго, но разрыву она посвятила талантливое стихотворение «Военком». Судьба этой одаренной поэтессы была трагичной. В 1946 г. она вместе с мужем А.Покровским выехала в Латинскую Америку, долго скиталась, нищенствовала, умерла в полном забвении в Чили.

[384] *Азбука фашизма // Родзаевский К.* Завещание русского фашиста. С. 459.

[385] *Положение о партийной форме и иерархических знаках ВФП* // Там же. С. 483.

[386] *Положение о партийном флаге ВФП* // Там же. С. 475.

[387] *Положение о партийном значке ВФП* // Там же. С. 479-480.

[388] *Положение о партийном приветствии* // Там же. С. 473. *Б.*

[389] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 68.

[390] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 7. Л. 73.

[391] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 68. Об этом подробнее см.: *Лазарева С.* «Союз русских женщин» со свастикой // ПДВ, 1994, № 3. С. 151-154.

[392] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 7. Л. 73.

[393] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 65.

[394] Там же. Л. 62-63.

[395] *Stephan J.* The Russian Fascists. Tragedy and farce in exile, 1925-1945. - New-York, 1978. P. 176

[396] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 119.

[397] *Окороков А.В.* Указ. соч. С. 93.

[398] ГАХК. Ф. 1128. Оп.1. Д. 101. Л. 75.

[399] Там же.

[400] *Онегина С.* Указ. соч. С. 92-93.

[401] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 120.

[402] Там же.

[403] ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисл. Л. 4.

[404] *Хаиндрава Л.* Указ. соч. С. 91.

[405] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 120.

[406] *Шкаренков Л.К.* Указ. соч. С. 149.

[407] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии... // ПДВ, 1991, № 2. С. 112.

[408] *Ильина Н.* Власть тьмы. - М., 1991. С. 31-34; *Хаиндрава Л.* Указ. соч. С. 90-93, 103.

[409] «Рубеж», 1933? № 50 (январь); ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 43. Л. 8-9; *Крадин Н.П.* Указ. соч. С. 234-235.

[410] ГАХК. Ф. 830. Оп. 2. Д. 43. Л. 10.

[411] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 72

[412] *Письмо* К.В.Родзаевского И.В. Сталину. С. 95-96.

[413] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 73

[414] *Гусев К.* К.В.Родзаевский: Вступительная статья // *Родзаевский К.* Завещание русского фашиста. С. 15.

[415] ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 101. Л. 73.

[416] *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 190.

[417] *Родзаевский К.* Современная иудаизация мира или Еврейский вопрос в XX столетии // Завещание русского фашиста. С. 150–151, 325.

[418] *Ли Мэн.* Харбинская «Чураевка». С. 221.

[419] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии… // ПДВ, 1991, № 3. С 158.

[420] *Письмо* К.В.Родзаевского И.В. Сталину. С. 96.

[421] *Гусев К.* Указ. соч. С.15.

[422] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии… // ПДВ, 1991, № 3. С. 160.

[423] *Онегина С.* Указ соч. С. 93.

[424] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии… // ПДВ, 1991, № 3. С. 162.

[425] *Онегина С.* Указ. соч. С. 93.

[426] *Гусев К.* Указ соч. С. 16.

[427] *Мельников Ю.* Русские фашисты в Маньчжурии… // ПДВ, 1991, № 3. С. 164.

[428] «Правда», 1946, 28 авг.

[429] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 372.

[430] *Петров В* Русский Шанхай // ПДВ, 1991, № 4. С. 217.

[431] *Ипатова А.С* Российская эмиграция в Шанхае: торгово-предпринимательская деятельность как способ адаптации и самоутверждения (20–30-е годы XX в.) // Китай в диалоге цивилизаций: К 70-летию академика М.Л.Титаренко. – М., 2004. С. 768.

[432] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 93; *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 373; *Петров В.* Русский Шанхай // ПДВ, 1992, № 1–3. С. 168.

[433] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 373.

[434] Цит. по: *Усов В.Н.* Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. С. 166.

[435] *Ильина Н.* Дороги и судьбы. С. 169.

[436] «Шанхайская Заря», 13 марта 1935.

[437] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 374.

[438] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 93.

[439] Там же. С. 437–439.

[440] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Шанхае. С. 196.

[441] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 374–375; *Петров В.* Русский Шанхай. № 1–3. С. 168.

[442] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 39–409, 548–558.

[443] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Китае. С. 195.

[444] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 567–568.

[445] Там же. С 569.

[446] *Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. С. 29.

[447] *Ли Мэн.* Харбинская «Чураевка». С. 223.

[448] *Дяо Шаохуа.* Указ. соч. С. 282–285; *Слободчиков В.А.* «Чураевка» // Русский Харбин. С. 65–83. Об этом см. подр.: *Печерица В.Ф.* Духовная культура русской эмиграции в Китае. С. 94–118.

[449] *Ипатова А.С.* Российская эмиграция в Китае. С. 194–195.

[450] Там же. С. 198–199.

[451] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 385.

[452] *Раев М.* Указ. соч. С.122, 270–271.

[453] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 377.

[454] «*Еврейская* жизнь», 1938, № 1–52.

[455] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 112.

[456] *Лундстрем О.* О джазе и немного о себе. С. 158.

[457] *Почему* мы вернулись на Родину. С. 71.

[458] *Петров В.* Русский Шанхай. № 1–3. С. 178.

Глава 5.

КВЖД и русская эмиграция на Дальнем Востоке после Второй мировой войны (1945 – конец 1950-х гг.)

5.1. Советско-китайские соглашения 14 августа 1945 г.

Международное и внутриполитическое положение Китая к концу Второй мировой войны было очень сложным. По сути страна была разделена на 3 лагеря. Наиболее экономически развитая часть страны – Северо-Восточный Китай (Маньчжоу-диго) – находилась под фактической оккупацией Японии. Гоминьдановское правительство (с центром в г. Чунцине) контролировало 3/4 территории страны и имело многомиллионную армию. Силы КПК базировались в так называемых «освобожденных районах» (центр – г. Яньань) с населением около 150 млн человек. В интересах независимости страны необходимо было скорейшее создание единого антияпонского фронта – соединение вооруженных сил Гоминьдана и КПК. Однако стремление обоих китайских лидеров, Чан Кайши и Мао Цзэдуна, к объединению под своей властью всего Китая препятствовало успеху освободительной войны. Противоречивой и непоследовательной была и внешнеполитическая ориентация китайских руководителей. Так, Мао Цзэдун на протяжении долгого времени был вынужден учитывать объективную обстановку и поддерживать курс на сближение с СССР, искать его активной помощи[1]. Поэтому он с удовлетворением узнал о денонсации 5 апреля 1945 г. советским правительством пакта о нейтралитете с Японией от 13 апреля 1941 г., надеясь, что советские вооруженные силы «освободят Внутреннюю Монголию для КПК...

разгромят Квантунскую армию в Маньчжурии, и лавры побед советского оружия достанутся Яньани»[2].

Лидер Гоминьдана Чан Кайши, видевший опору в борьбе против распространения коммунистического влияния в Китае в правительстве Соединенных Штатов, также не мог не учитывать значения СССР и прекрасно понимал, что Советский Союз сделает все для защиты своих интересов на Дальнем Востоке. После начала тихоокеанской войны правительство Гоминьдана прилагало серьезные усилия, чтобы СССР вступил в войну с Японией. Чан Кайши неоднократно предлагал наладить самые тесные дружественные отношения между обеими странами, причем главная роль в этом отводилась советско-китайскому сотрудничеству в Маньчжурии. Лидер Гоминьдана предлагал заключить между СССР и Китаем договор, в котором были бы предусмотрены совместное использование КВЖД, Порт-Артура, Дальнего, даже координация внешнеполитической деятельности обеих стран в делах послевоенного урегулирования и обеспечения мира в Азии. Одна из причин такой настойчивости Чан Кайши в стремлении заинтересовать Москву, объяснялась слабой надеждой гоминьдановского руководства на возможность возвращения Маньчжурии. Не только Япония, но и союзники Китая – США и Англия – не собирались отдавать Маньчжурию Китаю[3]. Чан Кайши считал, что возвращения этой территории можно добиться только при содействии Советского Союза и установления с ним тесных дружественных отношений. Поэтому Чан Кайши стремился избежать конфликта с СССР и использовать с максимальной выгодой результаты победы Советской Армии над японцами. Состоявшийся в мае 1945 г. VI съезд Гоминьдана признал необходимость улучшения отношений с СССР, хотя и отверг идею союза с КПК[4].

В конце июня 1945 г. правительство Китая направило в Москву представительную делегацию, которую возглавил Сун Цзывэнь – шурин Чан Кайши, председатель Исполнительного юаня, он же министр иностранных дел. В ее состав вошли Ван Шицзэ, сменивший в ходе переговоров Сун Цзывэня на посту министра иностранных дел, Цзян Цзинго – сын Чан Кайши, Фу Бинчан – китайский посол в Москве и др. Советско-китайские переговоры в Москве проходили в два этапа – с 30 июня по 14 июля и с 7 по 14 августа 1945 г.[5]. Перерыв был вызван отъездом руководителей советского правительства в Берлин для участия в Потсдамской конференции. На первом этапе переговоров стороны не смогли

достигнуть договоренности из-за серьезных разногласий в оценке Ялтинского соглашения по Дальнему Востоку. Прежде всего это было вызвано неразрешенной проблемой двойного статуса МНР: с одной стороны, МНР как территориальная часть Китая, признанная Советским Союзом по соглашениям 1924 и 1937 гг., с другой стороны, – МНР, согласно заявлениям советских и монгольских руководителей, независимый субъект международного права[6]. Правительство Гоминьдана никак не соглашалось признать суверенитет Монгольской Народной Республики. Китайская сторона обвиняла Москву в «империализме», «отторжении китайской территории», желании сорвать переговоры. Китайская делегация предлагала принять условия по КВЖД, ЮМЖД и портам в обмен на принятие китайских предложений по вопросу о Внешней Монголии. Советская точка зрения оставалась неизмененной – полный суверенитет МНР.

«Маньчжурские» вопросы также были предметом бурных дискуссий. На Ялтинской конференции вопрос о КВЖД и ЮМЖД был решен в общем плане – на началах организации смешанного советско-китайского общества с обеспечением «преимущественных интересов Советского Союза». В чем заключались эти интересы, в документах не пояснялось. Советская сторона предложила рассматривать обе дороги как совместную собственность СССР и Китая. Китайская делегация добивалась признания обеих дорог собственностью только Китая: в ведении будущего смешанного советско-китайского предприятия предлагала оставить лишь главные линии КВЖД и ЮМЖД, исключив все вспомогательные железнодорожные линии, все обслуживающие дорогу предприятия (мастерские, депо и т. д.)[7].

Вопрос об управлении дорогами также относился к числу спорных. Китайские представители пытались добиться назначения управляющего дорогой китайским правительством, советская сторона хотела назначать его сама. Вопрос о характере железнодорожных перевозок тоже вызвал дебаты. Китайская делегация стремилась получить исключительное право использовать железную дорогу для военных перевозок. СССР был решительно против использования КВЖД и ЮМЖД как чисто коммерческого предприятия в военных целях. Когда в 1946 г. Чан Кайши попытался воспользоваться КВЖД для перевозки войск в Маньчжурию для подавления там армии КПК, Советский Союз воспрепятствовал этому, ссылаясь на договор.

Сун Цзывэнь и его коллеги не возражали против заключения соглашения о Порт-Артуре в интересах защиты Китая от повторения агрессии со стороны Японии, но требовали, чтобы контроль над военно-морской базой находился в руках китайцев или по крайней мере под совместным советско-китайским управлением. Советская сторона пошла на уступки, отказавшись от аренды Порт-Артура, хотя советские представители подчеркнули, что установление полного контроля китайской стороны над портами ведет к утрате значения КВЖД и ЮМЖД для Советского Союза[8]. Главным же мотивом было недоверие И.В.Сталина Чан Кайши и обеспокоенность политикой США на Дальнем Востоке. Много позже, на переговорах с Мао Цзэдуном 22 января 1950 г. Сталин заявил: «...Мы заключили существующий договор во время войны с Японией. Мы не знали, что может выкинуть Чан Кайши. Мы исходили из того, что нахождение наших войск в Порт-Артуре будет в интересах Советского Союза и дела демократии в Китае»[9].

Таким образом, в данной международной ситуации КВЖД продолжала играть важную политическую и военно-стратегическую роль в отношениях СССР и Китая. США, оказавшие поддержку правительству Чан Кайши, не пытались напрямую вмешиваться в советско-китайский диалог, понимая, что Москва не допустит ущемления своих прав на Дальнем Востоке. Слишком заинтересованный во вступлении СССР в войну с Японией Вашингтон, не соглашался на просьбу правительства Гоминьдана участвовать в переговорах и не стал поддерживать позицию Чан Кайши по вопросам железных дорог и портов в Маньчжурии.

7 августа 1945 г. начался второй этап советско-китайских переговоров, завершившийся подписанием 14 августа советско-китайского договора, соглашений о КЧЖД, Порт-Артуре, о порте Дальнем и ряда других документов. Решающее воздействие на ход переговоров оказало вступление СССР в войну против Японии, так как уже 14 августа император Хирохито объявил о безоговорочной капитуляции.

Договор о дружбе и союзе между СССР и Китайской Республикой состоял из 8 статей. Статья 1 содержала обязательство обеих сторон оказывать военную и другую помощь в войне с Японией до окончательной победы. После окончания войны, по статье 3, СССР и Китай должны были принять все меры, чтобы сделать невозможным повторение агрессии и нарушение мира Японией. Договор заключался на 30 лет[10].

В день подписания Договора о дружбе и союзе 14 августа 1945 г. министр иностранных дел Китая Ван Шицзэ огласил в специальной ноте: «Китайское правительство заявляет, что после поражения Японии, если плебисцит народа Внешней Монголии подтвердит это стремление, Китайское правительство признает независимость Внешней Монголии в ее существующих границах»[11]. На плебисците, проведенном 20 октября 1945 г., за государственную независимость единодушно высказался весь монгольский народ (100 %). 5 января 1946 г. Законодательная палата Китая признала независимость Монголии. 13 февраля 1946 г. состоялось подписание протокола об установлении дипломатических отношений между МНР и Китаем[12].

Соглашение между СССР и Китайской Республикой о Китайской Чанчуньской железной дороге (такое название теперь получила КВЖД) состояло из 18 статей. После изгнания японцев из Маньчжурии в одну железную дорогу под названием «Китайская Чанчуньская железная дорога» (КЧЖД) объединялись основные магистрали КВЖД и ЮМЖД, идущие от станции Маньчжурия до станции Пограничная и от Харбина до Дальнего и Порт-Артура. Эта дорога переходила в общую собственность СССР и Китайской Республики и должна была эксплуатироваться ими совместно как чисто коммерческое транспортное предприятие[13]. В общую собственность переходили также главные линии КВЖД, ЮМЖД, вспомогательные железнодорожные ветки, построенные в период русского и совместного советско-китайского управления. Все остальные участки, подсобные предприятия и земли переходили в полную собственность китайского правительства[14]. Таким образом был достигнут компромисс в определении общей собственности СССР и Китая, хотя позже гоминьдановские власти срывали достигнутую договоренность.

Соглашение (статьи 3-8) регламентировало порядок совместного управления и эксплуатации дороги: создавалось совместное советско-китайское общество КЧЖД и его Правление в г. Чанчуне. Китайское правительство назначало Председателя Правления* и заместителя Управляющего КЧЖД, советская сторона – Управляющего дорогой и заместителя Председателя

---

* Первым председателем Правления КЧЖД стал Чжан Цзяао, бывший ранее директором Банка Китая (1928-1935 гг.) и министром коммуникаций (1937-1942 гг.)

Правления*. Ответственность за охрану дороги была возложена на китайское правительство, которое должно было создать и контролировать железнодорожную полицию.

Сравнение данного документа с положениями Контракта 1896 г. на постройку и управление КВЖД и советско-китайского соглашения 1924 г. по КВЖД показывает, что порядок назначения высшего должностного лица – Управляющего дорогой – остался неизменным: он назначался российской (советской) стороной. Что же касается охраны дороги, то только по соглашению 1896 г. Россия имела право держать собственные вооруженные силы на КВЖД (Охранная стража). Железнодорожные перевозки по соглашению 1945 г. должны были носить только коммерческий характер, за исключением периода войны с Японией, когда дорога использовалась для перевозок советских войск (ст. 10). Соглашение было заключено сроком на 30 лет, по истечении которых КЧЖД безвозмездно переходила в собственность Китайской Республики[15]. Исходя из договора 1896 г. КВЖД должна была перейти Китаю в 1983 г. (через 80 лет со дня начала эксплуатации), по этому соглашению – в 1975 г. Однако все произошло намного раньше – 31 декабря 1952 г.

В соответствии с советско-китайским договором от 14 августа 1945 г. и в дополнение к нему СССР и Китай подписали Соглашение о Порт-Артуре. В целях предотвращения повторной агрессии Японии стороны договорились о совместном использовании Порт-Артура в качестве военно-морской базы, доступной для военных кораблей и торговых судов только Китая и СССР. Для совместного использования базы создавалась китайско-советская военная комиссия, председатель которой назначался советской стороной. Китайское правительство вверило охрану военно-морской базы Порт-Артур Советскому Союзу, который имел право содержать здесь свои военные, военно-морские и воздушные силы. В целях обороны Порт-Артура советское правительство строило необходимые сооружения за свой счет. Гражданская администрация в районе военно-морской базы назначалась китайской стороной по согласованию с советским военным командованием. На самом деле, все управление территорией военно-морской базы Порт-Артур концентрировалось в руках советского командования.

* Управляющим КЧЖД был назначен управляющий Приморской железной дорогой А.Ф.Журавлев.

Срок соглашения устанавливался в 30 лет, по истечении которого все оборудование и общественное имущество, созданные СССР в данном районе, подлежали безвозмездной передаче в собственность Китайского правительства[16].

Подписание советско-китайских документов 14 августа 1945 г., явившееся прямым следствием выполнения Советским Союзом Ялтинских соглашений по Дальнему Востоку, означало новую расстановку международных сил в этом регионе. Москва получила правовую основу для реализации своей дальневосточной политики и использования железнодорожной сети и морских портов Северо-Восточного Китая в военных целях против Японии. Это, в свою очередь, во многом способствовало быстрому разгрому Квантунской армии вооруженными силами.

Позиция, занятая советской стороной на переговорах, не позволила правительству Чан Кайши взять под свой контроль железнодорожные магистрали Маньчжурии, урезать права СССР по эксплуатации КЧЖД, и, учитывая давнюю проамериканскую ориентацию гоминьдановского руководства, воспрепятствовать превращению Маньчжурии в сферу американской политики на Дальнем Востоке. Интересно, что советское руководство несколько лет спустя оценивало соглашение о Порт-Артуре как неравноправный договор, заключенный для того, чтобы помешать сговору Гоминьдана с Японией и США против СССР и освободительного движения в Китае. В то же время Москва подчеркивала, что договор о КЧЖД не является «неравным договором, так как эта дорога была построена, главным образом, на средства России»[17].

Советско-китайские соглашения по Маньчжурии имели большое значение и для внутриполитической ситуации Китая. Выполнение советской стороной взятых на себя обязательств, несмотря на все противодействие со стороны гоминьдановских властей, в значительной степени способствовало успеху КПК в борьбе с Гоминьданом. Интересно, что первое время советско-китайский договор, а следовательно, и Ялтинское соглашение, основные принципы которого были положены в основу советско-китайских документов от 14 августа 1945 г., встретили единодушное одобрение во всех странах антигитлеровской коалиции, всех участников борьбы с японской агрессией. Оценивая значение советско-китайского договора 1945 г., Чан Кайши писал: «Мы заключили с СССР договор о дружбе и союзе не потому, что признали Ялтинские со-

глашения... После капитуляции Японии в 1945 г. мы искали способ обеспечить наше национальное бытие. Нам нужен был мир лет на тридцать или двадцать, чтобы заняться мирным строительством в стране. В наших интересах было хотя бы даже очень высокой ценой купить мирные добрососедские отношения с СССР. Эта надежда, в конце концов, и перетянула чашу весов наших расчетов и толкнула нас на подписание китайско-советского договора о дружбе и союзе»[18]. В крупнейших гоминдановских газетах «Дагунбао», «Чжунян жибао» и других подчеркивалось, что советско-китайский договор и соглашения по Маньчжурии открывают широкие перспективы для взаимовыгодного сотрудничества, выражались заверения, что Гоминьдан, правительство полны решимости укреплять дружбу со своим великим северным соседом. В таком же позитивном духе выступили руководители КПК и коммунистическая печать[19]. Когда же гражданская война в Китае приобрела широкие масштабы, эти оценки сменились на прямо противоположные[20]. Современные исследователи Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ считают, что «касается прямых результатов китайско-советского "Договора о дружбе и союзе" 1945 г., то он ускорил победу Китая в войне сопротивления японской агрессии, способствовал более раннему завершению антифашистской войны в глобальном масштабе. Этот фундаментальный факт не подвергается сомнению в любых оценках этого договора»[21].

5.2. КЧЖД в советско-китайских отношениях в 1945–1948 гг.

9 августа 1945 г. три фронта – Забайкальский, 1-й и 2-й Дальневосточные – одновременно начали наступление, в результате которого к концу 1945 г. вся территория Маньчжурии (более 1,3 млн. км^2 с населением 40 млн человек) была полностью освобождена от японских захватчиков[22]. 18 августа 1945 г. советский десант высадился на Харбинском аэродроме и занял важнейшие объекты города: железнодорожный вокзал, мосты через Сунгари, основные учреждения. 19 августа авиадесант высадился в Мукдене, при этом на аэродроме был схвачен несчастный император Маньчжоу-диго Пу И[23].

В результате военных действий в Маньчжурии КЧЖД сильно пострадала: было разрушено и повреждено около 6 тыс. км желез-

нодорожных путей (при протяженности железнодорожной сети в это время около 10 тыс. км)[24]. Уполномоченный советского командования по железнодорожным перевозкам, Управляющий КЧЖД генерал-директор движения 3-го ранга А.Ф.Журавлев отмечал, что на «всем протяжении железнодорожного полотна от станции Маньчжурия до станции Пограничная японцы сняли металлические подкладки, взорвали 11 мостов. ...На ряде участков японцы вырезали телеграфные провода, вокзалы многих станций, полустанков и разъездов были стерты с лица земли»[25]. Были разрушены паровозные депо на станциях Хайлар, Бухэду, Муданьцзян, один из крупнейших паровозных заводов на станции Муданьцзян, постройки на 57 станциях и разъездах[26].

Восстановление КЧЖД было начато в первый же день войны. В ночь с 8 на 9 августа 1945 г. японцы были выбиты с пограничной станции Маньчжурия, а 9 августа советские железнодорожники уже приняли на эту станцию первый воинский эшелон[27]. Сразу же были начаты работы по перешивке с узкой японской (1435 мм) колеи на стандартную русскую (1524 мм). На южной линии (Харбин – Мукден – Дальний) была оставлена японская колея[28]. Восстановление дороги было сложным и опасным делом. Как отмечал А.Ф.Журавлев, многие участки дороги были заминированы японцами, в наиболее важных пунктах были оставлены отряды «смертников», которым было поручено препятствовать ремонтным работам. С большим риском для жизни отряд из 38 бойцов железнодорожников во главе со старшим лейтенантом Евменовым спасли знаменитый Хинганский тоннель[29].

Особенно тяжелая работа была проделана воинами-железнодорожниками на харбинском узле, самом крупном на Дальнем Востоке, соединяющем 16 станций. Здесь было поставлено две колеи (широкая и узкая) для приема грузов как из Сахаляна (ныне Хэйхэ), так и из Порт-Артура[30]. 1 сентября 1945 г. открылось регулярное движение на восточной и западной линиях КВЖД – от станции Маньчжурия до станции Пограничная[31].

В течение длительной японской оккупации Маньчжурии почти все китайские научно-технические кадры, различные специалисты, просто образованные рабочие были физически уничтожены или изгнаны за пределы Северо-Восточного Китая. Многие эмигрировали сами. На СМЖД и ЮМЖД все технические должности занимали японцы или русские эмигранты, китайцев использовали только на черновой, самой неквалифицированной

работе. Поэтому одной из первых задач руководства КЧЖД стала подготовка местных железнодорожников. Советские специалисты сразу же организовали центральные железнодорожные курсы (536 человек) и линейные отделения (свыше 900 человек). Кстати, возвращение дороги в совместное советско-китайское управление дало возможность многим русским жителям Харбина найти работу на дороге и вспомогательных предприятиях, правда, на непродолжительное время.

В августе 1945 г. руководство КПК в связи с освобождением Маньчжурии Красной Армией принимает решение о переброске сюда значительных военно-политических сил для организации новой революционной базы: около 50 тыс. партийных и административных работников, в том числе и 4 членов политбюро (Пэн Чжэнь, Чэнь Юнь, Гао Ган, Чжан Вэньтянь). В сентябре 1945 г. было создано Северо-Восточное бюро КПК. Эта территория контролировалась Советской армией, поэтому китайские коммунисты получили легальную возможность политической работы: организовывали партийные ячейки, новые органы власти и т. п. Маньчжурия, таким образом, явилась как бы прообразом будущей КНР[32].

Осенью 1945 г. для реализации соглашения о КЧЖД в Чанчунь прибыл заместитель Председателя правления КЧЖД генерал-лейтенант административной службы И.В.Каргин с группой руководящих работников железнодорожного транспорта[33]. В конце 1945 - начале 1946 г. состоялись назначения на высшие руководящие должности КЧЖД: Чжан Цзяао и А.Ф.Журавлева. Средние и низшие должности занимали граждане Китайской Республики и СССР. Общая численность рабочих и служащих КЧЖД - 60 тыс. человек, подсобных торгово-промышленных предприятий - примерно столько же.

Направленные центральным правительством Китая кадры были враждебно настроены к СССР. Исследователь О.Б.Борисов утверждает, что администрация КЧЖД была скомплектована исключительно из «фашиствующих и ультрареакционных элементов»[34]. Так, Ван Чжутин, приехавший из Нанкина заместитель Управляющего КЧЖД, создавал искусственные трудности в обеспечении дороги местными материалами, снабжении рабочих продуктами. Члены комиссии по оценке имущества дороги включали в списки только то, что первоначально принадлежало России, не учитывая последующих реконструкций и т. д.[35] Низший персонал, напротив, всячески приветствовал приход на дорогу

советских специалистов. За 2–3 месяца осени 1945 года при содействии Восточно-Сибирской и Приморской железных дорог было отремонтировано 1 500 км железнодорожного пути, заменено 3 140 дефектных рельсов, реконструировано 57 разъездов, восстановлено 5 железнодорожных депо, 11 узлов связи и т. д. Это позволило обеспечить пропускную способность в 18 пар поездов по главной магистрали[36].

Нежелание властей Гоминьдана идти на выполнение своих обязательств по соглашению о КЧЖД от 14 августа 1945 г. сказалось и во время проходивших с конца октября 1945 г. до середины 1946 г. в Чунцине переговоров о создании дополнительных смешанных советско-китайских промышленных компаний для снабжения КЧЖД всем необходимым, так как перевод дороги на материально-техническое снабжение из СССР делал ее нерентабельной. Переговоры с советской стороны возглавлял командующий войсками СССР в Маньчжурии маршал Р.Я.Малиновский, его советником по внешнеэкономическим вопросам был известный советский ученый-китаевед М.И.Сладковский; с китайской стороны – председатель Правления КЧЖД Чжан Цзяао и уполномоченный МИД Китая по северо-восточным провинциям Цзян Цзинго (сын Чан Кайши).

Переговоры проходили весьма напряженно. Обсуждению подлежали следующие вопросы: перечень совместных обществ, долевое участие сторон в управлении и капитале советско-китайских компаний, условия работы советских специалистов и пр. Особенно сложным было согласование перечня общественных и подведомственных им предприятий. Китайцы указывали предприятия или не имевшие прямого отношения к КЧЖД, или сильно разрушенные[37].

Китайская сторона явно не хотела идти на соглашение, причем для оказания давления на СССР рассчитывала на помощь США. Так, Чан Кайши запугивал американцев опасностью советского господства в экономике Маньчжурии, утверждая, что маршал Малиновский якобы потребовал установления на паевых началах совместной эксплуатации до 70 % промышленных предприятий, находившихся ранее в руках японцев, при принадлежности СССР 51 % акций, Китаю – 49 %[38]. После продолжительных споров китайцы решили перенести переговоры по Маньчжурии на межгосударственный уровень, и в начале 1946 г. Цзян Цзинго вылетел в Москву.

К середине января 1946 г. советские и китайские представители получили согласованный список совместных обществ, подлежащих дальнейшему обсуждению. В это время в Чанчунь прибыли 25 высококвалифицированных советских специалистов для занятия должностей директоров и главных инженеров советско-китайских предприятий, готовых выехать на работу в Мукден, Харбин и другие города. Однако из этого ничего не получилось: внутриполитическая обстановка в Китае изменилась в связи с обострением гражданской войны в Маньчжурии.

Еще в октябре–декабре 1945 г. Гоминьдан предпринял вооруженную акцию против войск КПК, окончившуюся неудачей. Затем, весной 1946 г. командование Гоминьдана начало наступление в Северо-Восточном Китае, а 26 июня 1946 г. части Чан Кайши развязали военные действия против сил НОА. Это было началом гражданской войны в общекитайском масштабе. С июля по октябрь 1946 г. гоминьдановским войскам удалось захватить свыше 100 городов, 200 тыс. км^2 территории Освобожденных районов. Дунбэй в результате наступления чанкайшистких армий оказался расчлененным на 3 части: Центральная и Южная Маньчжурия – в руках Гоминьдана, Северная Маньчжурия (с центром в Харбине) и Ляодунский полуостров – под контролем коммунистов[39]. В Харбине работали Северо-Восточное бюро ЦК КПК и ставка образованной 1 января 1946 г. Объединенной демократической армии (ОДА), которую возглавлял Линь Бяо. Здесь был создан Северо-Восточный, административный комитет, осуществлявший исполнительную власть в освобожденных районах Маньчжурии.

Успехи войск Чан Кайши летом–осенью 1946 г. позволили властям контролируемых Гоминьданом районов Маньчжурии и администрации КЧЖД, настроенной, как уже указывалось крайне антисоветски, перейти к открытым действиям по срыву советско-китайских соглашений 1945 г.

После ухода в мае 1946 г. советских войск из южной и центральной Маньчжурии гоминьдановская администрация этих районов начала репрессии против советских граждан – служащих КЧЖД и консульств, совсем как во времена первого совместного советско-китайского управления дорогой. Так, по сообщению ТАСС от 15 ноября 1946 г. в результате произвола мукденских властей пострадало более 200 советских служащих: они подверглись незаконным арестам и избиениям полицией, их имущество – разграблению. Более того, китайские власти даже пре-

пятствовали выезду советских людей в СССР. Что же касается китайского руководства КЧЖД, то оно заняло позицию полного игнорирования фактов издевательства и преследования советских железнодорожников, более того, фактически устранило их от работы на мукденском участке дороги[40]. Советских граждан пытались принудить носить особые нарукавные повязки и нагрудные бирки. В целом в период господства гоминьдановцев в Маньчжурии было убито и замучено 60 советских граждан[41].

В этих условиях не могло быть и речи о нормальном функционировании дороги, поэтому Москва дала указание советским служащим КЧЖД выехать домой. Чанкайшисты пытались представить перед китайской и мировой общественностью выезд советских железнодорожников как шаг, якобы согласованный между китайским правительством и советскими властями. Они заявили, что часть железнодорожников остается для продолжения работы на КЧЖД[42]. Однако на самом деле на дороге осталась лишь небольшая группа работников во главе с Управляющим А.Ф.Журавлевым, которая поддерживала связь с коммунистами в Северной Маньчжурии и Харбине[43].

Всего же за период военных действий в 1946-1947 гг. в Южной и Центральной Маньчжурии была разрушена большая часть дороги и станционных поселков[44]. В тоже время в районах Маньчжурии, контролируемых КПК, КЧЖД продолжала нормальную работу.

К началу 1947 г. китайские коммунисты оказались в крайне тяжелой ситуации. Переговоры между КПК и Гоминьданом зашли в тупик. Посредническая миссия специального представителя президента США генерала Дж. Маршала окончилась полной неудачей. В Китае разразилась еще более ожесточенная война, охватившая Северный Китай и Маньчжурию. На всех фронтах войска КПК терпели тяжелые поражения. В Северном Китае гоминьдановские войска нанесли удары по главной опорной базе коммунистов – «Особому району», захватили город Яньань, где с 1936 г. находилась штаб-квартира ЦК КПК. В Северо-Восточном Китае войска Чан Кайши нанесли серьезные поражения ОДА, отбросили уцелевшие войска коммунистов за реку Сунгари, захватили всю южную часть Маньчжурии, за исключением Ляодунского полуострова, находившегося под контролем СССР, и готовились двинуться в Северную Маньчжурию, куда отступили войска Линь Бяо. Чтобы избежать полной катастрофы, Мао Цзэдуну

крайне необходима была более активная и широкая помощь СССР[45]. В итоге Москва эту помощь оказала.

Все оружие и военное снаряжение Квантунской армии, захваченное Советской Армией, было передано войскам КПК в Маньчжурии, что сыграло важную роль в укреплении ОДА. Большое значение имела советская помощь в восстановлении КЧЖД. Части Советской Армии в Маньчжурии оказывали всемерное содействие местным властям в ремонте и строительстве шоссейных дорог, налаживании жизни населенных пунктов. Была проведена коренная реконструкция военно-морской базы Порт-Артур, которая была оснащена современной артиллерией, авиацией, военно-морским флотом[46].

Осенью 1947 г. началось наступление Народно-освободительной армии Китая (НОАК) в Северо-Восточном Китае, приведшее к окружению сил противника к середине марта 1948 г. в районах Чанчуня, Шэньяна и Цзиньчжоу. 2 ноября 1948 г. был взят г. Шэньян, а к 12 ноября 1948 г. Ляошэньская операция была закончена. Все гоминьдановские войска в Северо-Восточном Китае были разгромлены, пленены или капитулировали.

В июне 1948 г. по просьбе народно-демократической администрации освобожденных районов Москва направила сюда еще одну группу советских специалистов: 50 инженеров, 52 инструктора, 220 техников и квалифицированных рабочих. Из СССР были завезены все необходимые для восстановления железных дорог материалы и техника, ремонтные поезда, краны, рельсы и т. п.[47]. Так, советские специалисты восстановили знаменитый мост «Сунгари-II» в рекордно короткий срок – 2 месяца, что позволило НОАК 2 ноября 1948 г. освободить Мукден и развернуть наступление на пекинском направлении. Большую помощь в ускорении победы НОАК сыграли китайские железнодорожники в Маньчжурии, сообщавшие командованию КПК даты перебросок дивизий Гоминьдана, загромождали пути старыми вагонами, задерживали в ремонте паровозы и т. п. Так, при отступлении гоминьдановских войск на г. Чаньша железнодорожники помешали им угнать 32 паровоза, 240 вагонов и 100 грузовиков[48]. Восстановление железных дорог Северо-Восточного Китая было завершено к 15 декабря 1948 г. Всего было восстановлено свыше 15 тыс. км важнейших железнодорожных линий и вспомогательных сооружений на линиях Харбин – Дальний – Порт-Артур – Шанхайгуань, крупнейшие железнодорожные мосты: «Сунгари-II» (987 м), мост через

реку Ильмахэ (320 м) на участке Харбин – Чанчунь и мост чрез Сунгари (440 м) на участке Гирин – Чанчунь, а также 120 мостов общей протяженностью более 9 тыс. метров. С 25 ноября стала действовать прерванная в 1945 г. прямая железнодорожная связь пограничных станций Отпор (ныне Забайкальск) и Гродеково с городами Дальний и Порт-Артур[49].

Помощь СССР в восстановлении эжелезных дорог в Маньчжурии имела колоссальное значение как для дальнейшего экономического развития всего Китая, так и для успешного развития революции и победы КПК. Восстановление КВЖД/КЧЖД явилось одним из важных факторов победы НОАК в войне с Гоминьданом, так как давало возможность быстро концентрировать войска на нужных направлениях, маневрировать силами и т.д. Крупный советский дипломат и исследователь А.М.Ледовский указывает, что победа КПК над Гоминьданом оказалась возможной только благодаря помощи китайским коммунистам со стороны СССР[50]. До сих пор причину своего поражения на материке Гоминьдан усматривает в том, что СССР, грубо нарушив свои партнерские обязательства по договору 1945 г., сыграл главную роль в установлении власти коммунистов на материке[51].

В данной ситуации КЧЖД была особенно важна для Москвы, так как давала советскому правительству возможность влиять на развитие событий в Китае, оказывая всемерную помощь КПК в ее борьбе за власть, а это, в свою очередь, способствовало установлению нужного советскому государству строя в стране, общая протяженность границы с которой превышала 7000 км. Представляется, что именно эти причины заставляли СССР вкладывать огромные средства в самые тяжелые первые послевоенные годы в восстановление железной дороги на чужой территории. Советскому правительству нужны были весомые рычаги экономического и политического влияния на будущее китайское правительство для защиты своих интересов в регионе и осуществления задач дальневосточной политики в целом, а КВЖД являлась одним из таких инструментов.

После окончания Второй мировой войны серьезно обострились противоречия СССР и США на Дальнем Востоке. Первым важным международным совещанием по Дальнему Востоку явилось Московское совещание министров иностранных дел СССР, США и Великобритании. Оно проходило 16–26 декабря 1945 г. и имело целью разрешение сложных проблем, возникших между

союзниками в дальневосточном регионе. Обсуждению подлежали вопросы оккупационного статуса Японии; создания независимой демократической Кореи; объединения и демократизации Китая, предотвращения гражданской войны между КПК и Гоминьданом. Переговоры проходили очень сложно. Советское правительство высказалось за полное невмешательство иностранных государств во внутренние дела Китая и выдвинуло предложение об одновременной эвакуации американских и советских войск из страны, против чего был представитель США госсекретарь Д. Бирнс. В конце концов на Московском совещании были достигнуты соглашения, носившие компромиссный характер, но создававшие условия для прекращения военных действий и образования национальных государств на Дальнем Востоке[52]. СССР и США заявили о «полном согласии в отношении желательности вывода из Китая советских и американских вооруженных сил в возможно кратчайший срок, совместимый с выполнением ими их обязательств и с их ответственностью»[53]. Позже США расценили решения Московского совещания как свое серьезное поражение. Г. Трумэн выразил Бирнсу недовольство по поводу принятого на Совещании коммюнике. Чан Кайши был также недоволен решениями Московского совещания и заявил, что рассматривает их как «оскорбление достоинства и суверенитета китайской нации»[54]. Современный исследователь Ки Кван Со считает, что Московское совещание сыграло негативную роль и в судьбе Кореи, так как принятое решение об опеке над ней нарушило существовавший хрупкий баланс политических сил[55].

Политика США в Китае имела целью максимальную защиту своих политических и экономических интересов на Дальнем Востоке, так же как и дальневосточная политика СССР. Г. Трумен в директиве госсекретарю Д.Бирнсу от 5 января 1946 г. подчеркивал: «...Мы должны сохранять полный контроль над Японией и Тихим океаном. Мы должны восстановить Китай и создать там сильное центральное правительство»[56]. Однако, если СССР выполнил взятое на себя на Московском совещании обязательство завершить эвакуацию войск из Маньчжурии, то американское правительство не спешило делать это. Общая численность американских войск в Китае составляла свыше 100 тыс. человек. Американский флот контролировал важнейшие порты – Циндао, Шанхай, Гуанчжоу и др. К концу 1946 г. здесь находилось свыше 150 судов 7-го Тихоокеанского флота США. Американская авиа-

ция базировалась на крупнейших аэродромах в Нанкине, Пекине, Тяньцзине, Ханькоу, Шанхае, насчитывая свыше 3 тыс. самолетов 10-го и 14-го воздушных флотов США [57].

Особо важное значение придавали США Северо-Восточному Китаю, о чем свидетельствуют многие опубликованные Вашингтоном документы. Так, в подготовленном в июне 1946 г. специальном докладе Межведомственного координационного комитета по Дальнему Востоку указывалось, что «ни один из районов Китая не представляет зоны большей опасности для советско-американских отношений, чем Маньчжурия». Авторы доклада особо подчеркивали, что «вопрос состоит в том, какое государство воспользуется в своих интересах ресурсами Маньчжурии в будущем»[58]. Их привлекало наличие в Дунбэе незамерзающих портов Дальнего, Хулудао, Инкоу и Порт-Артура, развитой железнодорожной сети, соединяющей Маньчжурию с собственно Китаем, Кореей и Сибирью, огромных лесных и сельскохозяйственных ресурсов, позволяющих ежегодно выделять на экспорт 1 млн тонн излишков пшеницы, наличие богатых залежей угля, железной руды и т. п.[59]. В целях укрепления позиций США в Маньчжурии в докладе предлагались планы американской помощи гоминьдановскому правительству в «восстановлении и развитии Маньчжурии», разные варианты борьбы с СССР за расширение сферы своего влияния и экономического контроля в Дунбэе.

В эти годы в западной прессе зазвучали голоса критики в адрес СССР по поводу политики и действий в Маньчжурии, что переросло в резкое осуждение советско-китайского договора 1945 г. и Ялтинского соглашения, в части, касающейся Китая. По мере обострения внутренней обстановки в стране американская и гоминьдановская пропаганда переходила на все более жесткие позиции, хотя последняя до определенной черты проявляла заметную сдержанность. Когда же гражданская война в Китае приобрела ожесточенный характер, гоминьдановские выступления стали очень резкими, вплоть до призывов к Западу начать войну против СССР. Но даже и тогда сами гоминьдановские руководители и лично Чан Кайши старались, как правило, воздерживаться от публичных выступлений, тем более резкой критики в адрес советского руководства. Такой линии, как указывает А.М.Ледовский, они придерживались вплоть до разрыва Москвой дипломатических отношений с правительством Чан Кайши в конце ноября 1949 г. в связи с провозглашением КНР[60].

Несколько позже еще более откровенно стремление США подчинить своему полному контролю Маньчжурию и Китай в целом было сформулировано в известном докладе генерала Ведемейера, направленного в Китай с группой советников из госдепартамента, военных ведомств и министерства финансов. Правительство США долго не решалось обнародовать доклад генерала – слишком он был откровенен в изложении целей Вашингтона на Дальнем Востоке. Только в августе 1949 г. этот документ был опубликован в Белой книге госдепартамента об американо-китайских отношениях. В докладе предлагалось установить американский контроль над Маньчжурией в форме учреждения над этой частью Китая «опеки великих держав... ибо это единственный путь, чтобы спасти Маньчжурию от коммунистов»[61]. Однако после серьезного обсуждения доклада Ведемейера в правительственных кругах США победило понимание того, что китайцы, опираясь на поддержку СССР, не позволят отторгнуть Маньчжурию и установить там американское господство под флагом или без флага ООН [62]. И хотя многие американские дипломаты в Китае выступали за установление на определенных условиях отношений с руководством КПК с целью отрыва его от Советского Союза, в правящих кругах США к лету 1949 г. возобладали резко антикоммунистические настроения. Через некоторое время после провозглашения Китайской Народной Республики были отозваны из Китая все дипломатические и консульские представители США и лишь через 20 с лишним лет, в 1972 г., после визита в Пекин президента Р.Никсона, эти отношения были восстановлены[63].

Что же касается советско-китайских отношений этого времени, то опубликованная академиком С.Л.Тихвинским переписка Сталина с Мао Цзэдуном за апрель–май 1949 г. дает все основания считать, что шаги руководства КПК, направленные на нормализацию отношений с США (вернее, их попытка), были предприняты не из-за того, что в китайском руководстве реально существовали две соперничающие группировки (проамериканская и просоветская), а с полного одобрения Советского Союза и были обусловлены, в первую очередь экономической блокадой освобожденных районов Китая гоминьдановцами при активном содействии США[64].

Итак, налицо острейшее соперничество СССР и США из-за влияния в Маньчжурии и Китае в целом. Представляется вполне оправданной и вполне продуманной политика СССР в отношении

Китая в эти годы в плане защиты национальных интересов государства. В противовес действиям США, сделавших главную ставку на Чан Кайши и оказывавших ему всемерную помощь, Советский Союз помогал китайским коммунистам, особенно активно содействуя в восстановлении разрушенных железных дорог в Маньчжурии, куда переместилась в это время база китайской революции. Во второй половине 1940-х гг. политика СССР в отношении Китая оказалась более взвешенной и реалистичной: в советско-американской дуэли в этой стране победа тогда осталась за Москвой.

5.3. Китайская Чанчуньская железная дорога в первые годы существования КНР

К апрелю 1949 г. частями НОАК была освобождена от гоминьдановских войск огромная территория с 200-миллионным населением. К осени 1949 г. власть Чан Кайши была ликвидирована на большей части Китая, к концу года гоминьдановские войска были изгнаны из континентального Китая. Многолетнее противоборство Гоминьдана и КПК завершилось победой китайских коммунистов и их вооруженных сил – Народно-Освободительной Армии Китая.

21–30 сентября в Пекине проходила сессия Политического Консультативного совета. Она приняла положение о Народном Политическом Консультативном совете, его общую программу (по существу, временную конституцию), закон о создании Центрального народного правительства.

1 октября 1949 г. на массовом митинге на центральной пекинской площади Тяньаньмэнь было провозглашено создание Китайской Народной Республики. В этот же день министр иностранных дел КНР Чжоу Эньлай направил Генеральному консулу СССР в Пекине С.Л.Тихвинскому письмо с предложением установить дипломатические отношения между КНР и СССР. Советский Союз стал первым государством, установившим дипломатические отношения с КНР. Послом СССР в Китае был назначен Н.В.Рощин*, послом КНР в СССР – Ван Цзясан. Уже 16 декабря

* Н.В.Рощин, как вспоминает С.Л.Тихвинский, энергичный общительный военный разведчик, был в 1943–1945 гг. первым советским

1949 г. в Москву прибыла правительственная делегация КНР во главе с Мао Цзэдуном – для участия в переговорах по заключению советско-китайского союза.

Необходимо отметить, что позиции сторон во время советско-китайских переговоров претерпели существенную эволюцию. Так, на протяжении всего 1949 г. (во время встречи Мао Цзэдуна с А.И.Микояном в Сибайпо в феврале; визита в Москву делегации во главе с секретарем ЦК КПК Лю Шаоци в июне-августе; беседе Мао Цзэдуна с И.В.Сталиным 16 декабря), руководство ЦК КПК и сам Мао Цзэдун высказывали мнение, что советско-китайский договор 1945 г. полностью отвечает интересам Китая и его следует оставить в силе. Более того, в беседе с Микояном Мао определил этот договор как «патриотический», так как «Советский Союз пришел в Порт-Артур, чтобы защищать себя и Китай от японского фашизма, ибо Китай настолько слаб, что сам не может защищать себя без помощи СССР. СССР пришел на КЧЖД и в Порт-Артур не как империалистическая сила, а как социалистическая сила для защиты общих интересов... Американский империализм сидит в Китае для угнетения, а СССР, имеющий свои силы в Порт-Артуре, – для защиты от японского фашизма. Когда Китай окрепнет и будет в состоянии самостоятельно защищаться от японской опасности, тогда Советский Союз сам не будет нуждаться в базе Порт-Артура»[65]. 16 декабря в беседе со Сталиным Мао опять подтвердил выраженную ранее уверенность в необходимости оставить договор 1945 г. без изме-

---

военным атташе в Чунцине. В 1948 г. в разгар гражданской войны в Китае был назначен советским послом при нанкинском правительстве. Затем он стал первым иностранным дипломатом, в 1949 г. аккредитованном в столице новой республики (Подробнее см.: *Тихвинский С.Л.* К столетию со дня рождения Чжоу Эньлая // «Новая и новейшая история», 1998, № 5. С. 74; *он же.* Возвращение к Воротам Небесного Спокойствия. – М., 2002. Интересный факт об отношении Мао Цзэдуна к Рощину приводит А.М.Ледовский. В начале 1950 г. во время пребывания в Москве Мао в беседе с заведующим дальневосточным отделом МИД И.Ф.Курдюковым высказал пожелание об отзыве Рощина из Пекина и замене его другим послом, причин этой просьбы при этом не назвал.

Однако советское руководство к этому пожеланию Мао Цзэдуна не прислушалось (*Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 213-214).

нений. Он заявил: «Нынешнее положение с КЧЖД и Порт-Артуром соответствует интересам Китая, так как сил одного Китая недостаточно для того, чтобы успешно бороться против империалистической агрессии. Кроме того, КЧЖД является школой по подготовке китайских железнодорожных и промышленных кадров»[66]. Но уже 6 января 1950 г. во время встречи с министром иностранных дел А.Я.Вышинским Мао заявил о необходимости заключения нового договора, так как после поражения Японии, разгрома Гоминьдана и победы народной революции между КНР и СССР сложились совершенно новые отношения. К тому же, по мнению Мао Цзэдуна, определенная часть китайского народа выражала недовольство существующим договором[67].

20 января 1950 г. в Москву прибыл председатель Государственного совета КНР, министр иностранных дел КНР Чжоу Эньлай. Сопровождавшая его группа официальных лиц была почти полностью сформирована из представителей правительства Северо-Восточного Китая. Это объяснялось тем, что Маньчжурия занимала особое место в отношениях между СССР и Китаем – она была главной базой для подготовки руководящих кадров государственного и, в особенности, хозяйственного управления КНР в первые годы ее существования[68].

Что же касается позиции Советского Союза, то еще в начале 1949 г., перед поездкой А.И.Микояна в Сибайпо советским руководством было принято решение: в случае установления в Китае власти КПК аннулировать советско-китайский договор в части, касающейся военно-морской базы Порт-Артур, и вывести советские войска с Ляодунского полуострова. Так, исследователь Ю.М.Галенович указывает, что «в ходе поездки А.И.Микоян, выражая позицию И.В.Сталина, удивил Мао Цзэдуна, назвав договор 1945 г. между нашим тогдашним государством и государством Чан Кайши, а также соглашение о военно-морской базе в Порт-Артуре "неравноправными"»[69]. Это мотивировалось тем, что соглашение о Порт-Артуре ущемляло суверенные права Китая, поскольку предоставляло СССР полный контроль в одностороннем порядке над военно-морской базой и окружающей ее обширной зоной на суше и на море[70]. Поэтому 22 января, открывая переговоры с обсуждения вопроса о советско-китайском договоре и соглашениях, касающихся Маньчжурии от 14 августа 1945 г., И.В.Сталин подчеркнул, что «существующие соглашения, в том числе и договор, следует изменить, поскольку в основе

договора лежит принцип войны против Японии. Поскольку война окончилась, и Япония оказалась разбитой, положение изменилось, и теперь договор приобрел характер анахронизма»[71]. Китайский историк Шэнь Чжихуа, напротив, утверждает, что «форма и методы воплощения надежды Сталина на союз с новым Китаем не предусматривали торпедирования ялтинской системы и обретенных Советским Союзом завоеваний в Северно-Восточном Китае». Правда, далее он опровергает сам себя, приводя слова И.В.Сталина о том, что можно «поискать приемлемый способ, формально сохранив, но в действительности изменив действующий договор»[72].

В ходе переговоров обнаружилось определенное расхождение в позициях сторон по некоторым принципиальным вопросам. Эти расхождения, как считает А.М.Ледовский, проявились с приездом в Москву и включением в переговорный процесс Чжоу Эньлая. Его подход к обсуждавшимся проблемам мало чем отличался от позиции делегации Гоминьдана на переговорах 1945 г. Разница состояла в том, что на переговорах с правительством Чан Кайши советская сторона очень твердо отстаивала государственные интересы СССР, имея в виду, в частности, огромные по тем временам капиталовложения, сделанные царской Россией в Маньчжурии. В переговорах же с Мао Цзэдуном Сталин, по справедливому мнению А.М.Ледовского, проявил беспрецедентную в международных отношениях уступчивость и встал на путь отказа от всего, что СССР получил по договору 1945 г. и по предыдущим соглашениям, начиная с русско-китайского договора 1896 г.[73]. Поэтому процесс выработки договоренностей проходил намного легче, чем на переговорах 1945 г. Почти по всем возникшим в ходе переговоров спорным вопросам (например, сократить предусмотренные соглашениями от 14 августа 1945 г. сроки совместного использования КЧЖД) советская сторона пошла навстречу китайской делегации и согласилась с ее требованиями. Наиболее примечательным, по мнению Шэнь Чжихуа, было принятие советской стороной статьи о безвозмездной передаче Китаю прав и всего имущества КЧЖД[74].

14 февраля 1950 г. в Кремле состоялось подписание Договора о дружбе, союзе и взаимной помощи, а также соглашения о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем. Советско-китайский договор, состоявший из преамбулы и шести статей, носил оборонительный характер. Обе стороны

выражали стремление «совместно воспрепятствовать возрождению японского империализма, повторению агрессии со стороны Японии или какого-либо другого государства, которое объединилось бы в любой форме с Японией в актах агрессии» (ст. 1). Статьи 3 и 4 договора содержали обязательства сторон не заключать союзов и не участвовать в коалициях, направленных против другой стороны, а также консультироваться друг с другом по всем важным международным вопросам. Советский Союз и КНР договорились о всестороннем экономическом сотрудничестве на условиях равноправия, учета взаимных интересов и взаимного уважения государственного суверенитета, территориальной целостности и невмешательства во внутренние дела каждой из сторон. Договор был заключен сроком на 30 лет[75].

Новое советско-китайское «Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем» предусматривало безвозмездную передачу правительству КНР советским правительством всех своих прав по совместному управлению КЧЖД со всем принадлежащим дороге имуществом непосредственно после заключения мирного договора с Японией, но не позже как в конце 1952 г. В течение того же срока советские войска должны были быть выведены из совместно используемой военно-морской базы Порт-Артур, а сооружения в этом районе переданы правительству КНР (с возмещением затрат СССР по восстановлению и строительству сооружений, произведенных советской стороной с 1945 г.). До вывода советских войск для руководства военными делами в районе Порт-Артура создавалась китайско-советская Объединенная военная комиссия. Гражданская администрация в районе Порт-Артура по условиям соглашения находилась в ведении правительства КНР. Обе стороны согласились, что «вопрос о порте Дальнем должен быть подвергнут рассмотрению после заключения Мирного Договора с Японией», так как условия Ялтинского соглашения об интернационализации торгового порта Дальнего отменены не были. Однако советское правительство согласилось на передачу в течение 1950 г. всего находящегося в Дальнем во временном ведении или аренде у советской стороны имущества правительству КНР[76]. Важное значение для развития сотрудничества между обеими странами имело Соглашение о предоставлении кредита КНР. Москва предоставила Пекину долгосрочный кредит с окончательной датой погашения 31 декабря 1963 г. в сумме 300 млн. долларов. Ввиду

чрезвычайной разоренности Китая из-за длительных военных действий на его территории советское правительство пошло на весьма льготные условия (1 процент годовых), до этого не существовавшие ни в кредитной практике СССР, ни Китая. В счет кредита из СССР предусматривалось поставлять оборудование для шахт, железных дорог, машиностроительных и металлургических заводов, электростанций и другие материалы для восстановления и развития народного хозяйства Китая[77].

По результатам советско-китайских переговоров и заключенных соглашений 15 февраля 1950 г. было опубликовано коммюнике, в котором отмечалось, что советско-китайский договор и соглашения от 14 августа 1945 г. утратили силу. Советское правительство решило безвозмездно передать КНР имущество, приобретенное советскими хозяйственными организациями у японских собственников в Маньчжурии, и все здания бывшего военного городка в Пекине[78]. Советско-китайский договор и соглашения от 14 февраля 1950 г. имели, несомненно, первостепенное значение в дальнейшем развитии международных отношений на Дальнем Востоке. Эти документы гарантировали защиту КНР от угрозы извне и позволяли СССР обеспечить государственные интересы в регионе: иметь на советско-китайской границе дружественного соседа, получать в обмен на технику и оборудование необходимое сырье, зерно и т. д. В военном, политическом и идеологическом плане договор и соглашение о КЧЖД также отражали обоюдную заинтересованность сторон в укреплении своей безопасности. Четкое функционирование дороги в период войны в Корее показало, что советско-китайское совместное управление дорогой отвечало общим союзническим интересам Москвы и Пекина. Недаром, как уже отмечалось, Мао Цзэдун в то время говорил, что СССР пришел на КЧЖД и в Порт-Артур «не как империалистическая, а как социалистическая сила для защиты общих интересов»[79], что, впрочем, не помешало ему через десять лет утверждать прямо противоположное. Эти соглашения означали победу внешнеполитического курса СССР в отношении Китая в борьбе с США за раздел Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии на сферы влияния. В то же время, для китайской политики Москвы характерна, как показала история, определенная недальновидность. На переговорах конца 1949 – начала 1950 г. Сталин, по своей инициативе, решил отказаться от тех территориальных и имущественных прав, весьма важных

стратегических позиций, которые вытекали из советско-китайских соглашений 1945 г. Китайское руководство настойчиво внушало Сталину мысль о том, что коммунисты, придя к власти, установят «вечную и нерушимую» дружбу между СССР и Китаем. Они постоянно просили, чтобы Сталин, ЦК ВКП(б) давали им свои указания по всем вопросам внешней и внутренней политики, и твердо заявляли, что во всей своей деятельности КПК будет руководствоваться указаниями Москвы[80]. Видимо, эти клятвенные заявления подействовали на Сталина. И чтобы КПК действительно стояла на позициях обещанной дружбы, Сталин решил в дополнение к помощи, предоставленной КПК для победы над Гоминьданом, преподнести в дар все имущественные и другие права, полученные Россией и СССР в Маньчжурии по договорам и соглашениям с Китаем, которые признавались Пекином вполне равноправными. Как оказалось, заверения Мао Цзэдуна носили конъюнктурный характер. Надежды Сталина на «вечную и нерушимую» советско-китайскую дружбу не оправдались[81]. Американский историк Г. Шварц вообще считает «Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем» большой победой Мао Цзэдуна[82]. Даже Шэнь Чжихуа, утверждающий, что Сталин не хотел пересмотра советско-китайского договора 1945 г. и не желал отдавать КЧЖД «как ядро российской стратегии на Дальнем Востоке», вынужден признать, что подписанные в феврале 1950 г. соглашения «в целом все-таки отвечали чаяниям Китая, так как в общем итоге обеспечивали его суверенитет и экономические интересы, а также открывали перед новым Китаем широкие возможности для аннулирования всех неравноправных договоров»[83]. Положительную оценку советско-китайским соглашениям 1950 г. дают Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ, подчеркивая, что этот договор «поднял на беспрецедентно высокий уровень абсолютно все области китайско-советского сотрудничества, в тех конкретных исторических условиях принес пользу народам двух стран и соцлагерю в целом, по меньшей мере заложил основу для взаимной дружбы трех поколений китайских и российских людей»[84].

Вслед за договором и соглашениями последовало подписание ряда документов по научно-техническому содействию КНР, помощи в промышленном строительстве (50 крупных предприятий). 27 марта 1950 г. были заключены соглашения об учреждении смешанных советско-китайских обществ: «Совкитметалл»,

«Совкитнефть», общества по эксплуатации воздушных линий Пекин-Чита, Пекин-Алма-Ата, Пекин-Иркутск. 19 апреля 1950 г. в Москве было подписано торговое соглашение, по которому СССР брал обязательство экспортировать в Китай бензин, керосин, смазочные масла, машина и оборудование. Это было особенно важно в связи с тем, что страны НАТО и Япония в декабре 1949 г. создали Координационный комитет (КОКОМ) для контроля за экспортом товаров в социалистические страны и Китайский комитет (ЧИНКОМ) по торговле с КНР, КНДР и ДРВ[85]. 14 марта 1951 г. в Москве между Министерством путей сообщения СССР и Министерством железных дорог КНР состоялось подписание Соглашения о советско-китайском прямом железнодорожном сообщении с 1 апреля 1951 г.[86].

Советский Союз, стремясь иметь надежного союзника на Дальнем Востоке, оказывал помощь Китаю в отражении внешней агрессии – со стороны США. С конца августа 1950 г. американская авиация начала бомбардировку крупнейших городов Северо-Восточного и Восточного Китая, поэтому по просьбе Пекина в Маньчжурию были переброшены советские авиационные дивизии, прикрывшие с воздуха индустриальные центры (Шэньян, Чанчунь, Шанхай).

Важным событием в истории КВЖД/КЧЖД и советско-китайских отношений этого периода явились переговоры по безвозмездной передаче Китаю прав СССР по управлению дорогой. Советское правительство решило выполнить взятое на себя обязательство по Соглашению 1950 г., хотя мирный договор с Японией так и не был заключен. Тогда же министры иностранных дел обеих держав обменялись нотами по вопросу о продлении совместного использования военно-морской базы Порт-Артур в связи с заключением в 1951 г. сепаратного мирного договора между Японией и США и продолжением войны в Корее[87]. Полностью Порт-Артур перешел к КНР после прекращения в 1953 г. войны в Корее и заключения в 1954 г. Женевских соглашений по Индокитаю. В мае 1955 г. завершился вывод советских войск из Порт-Артура.

Одной из последних важных страниц в истории КВЖД были переговоры И.В.Сталина и Чжоу Эньлая в августе–сентябре 1952 г. Наряду с первостепенными проблемами международных отношений на Дальнем Востоке (тибетский вопрос, война в Корее, помощь СССР КНР и др.) стороны обсудили и будущее КЧЖД. 15 сентября 1952 г. в Кремле состоялось подписание ми-

нистрами иностранных дел СССР и КНР А.Я.Вышинским и Чжоу Эньлаем итоговых документов - двух коммюнике, а также произведен обмен нотами. Первое коммюнике касалось переговоров в целом, а второе - вопроса о передаче КЧЖД правительству КНР. В первом документе указывалось, что «в ходе переговоров стороны условились приступить к проведению мероприятий по безвозмездной передаче Советским Правительством Правительству Китайской Народной Республики в конце 1952 г. в полную собственность всех своих прав по совместному управлению Китайской Чанчуньской железной дорогой со всем принадлежащим дороге имуществом»[88]. Во втором коммюнике указывалось, что передача дороги должна закончиться не позже 31 декабря 1952 г.[89]

Завершающим этапом полной превратностей истории КВЖД/КЧЖД явилась передача всех прав и советской доли имущества дороги правительством СССР Китаю в декабре 1952 г. В коммюнике «О передаче Китайской Чанчуньской железной дороги...» отмечалось, что этот акт осуществляется в соответствии с советско-китайским коммюнике от 15 сентября 1952 г.[90]. Передача дороги была оформлена Заключительным протоколом, подписанным Смешанной советско-китайской комиссией 31 декабря 1952 г. в Харбине. При подписании протокола с советской стороны присутствовал посол СССР в КНР А.С.Панюшкин, с китайской - Государственный секретарь административного совета КНР и министр иностранных дел Чжоу Эньлай и министр железных дорог Центрального народного правительства КНР Тэн Дайюань.

В состав безвозмездно переданного Советским правительством имущества дороги вошли железнодорожные магистрали, идущие от ст. Маньчжурия до ст. Суйфынхэ (Пограничная) и от Харбина до Дальнего и Порт-Артура с землями, подвижным составом (паровозами, грузовыми и пассажирскими вагонами), паровозоремонтными заводами, электростанциями, телеграфными и телефонными станциями, служебно-техническими и гражданскими зданиями, подсобными предприятиями, школами, клубами и т. д.[91]. По заключительному балансу КЧЖД все принадлежащее СССР безвозмездно переданное имущество оценивалось по тогдашнему курсу в 600 млн долларов. По Заключительному протоколу было передано Китаю около 25 тыс. км главных путей, 10 200 грузовых вагонов, 880 паровозов, 1 850 364 м² жилого фонда, 69 школ, 25 домов культуры и клубов. Помимо собственного имущества, советская сторона отказалась в пользу

Китая от результатов колоссальной работы, проделанной российскими и советскими гражданами за всю историю существования КВЖД, начиная с 1896 г. Так, только за 1945–1952 гг. – годы второго советско-китайского управления – было «восстановлено 455 км вторых путей... построено 2600 грузовых вагонов... восстановлено и капитально отремонтировано 5150 грузовых и 943 пассажирских вагонов, 517 паровозов, построено 153 тыс. $м^2$ и отремонтировано 173 тыс. $м^2$ площади»[92]. Проверкой путеизмерителем была доказана хорошая и отличная оценка путевого хозяйства дороги. За это время советскими специалистами было подготовлено свыше 40 тыс. китайских железнодорожников – от квалифицированных рабочих до руководящих работников железнодорожной администрации.

31 декабря 1952 г., помимо подписания Заключительного протокола, Управляющий КЧЖД Н.А.Груничев и его заместитель Го Лу отдали телеграфный приказ о передаче управления дорогой назначенному правительством Китая Управляющему Лу Пину[93]. Акт передачи КЧЖД был оценен Мао Цзэдуном в телеграмме советскому правительству как «огромный вклад Советского Союза в дело железнодорожного строительства в Китае», что соответствовало действительности, поскольку советская сторона могла претендовать хотя бы на частичное возмещение понесенных колоссальных материальных затрат. Позже, в годы ухудшения советско-китайских отношений, Пекин давал противоположные оценки акта передачи советской доли КВЖД. Китайские историки упрекали СССР в разграблении дороги, вывозе всего оборудования и т. п.[94]. Как видно из вышеизложенного, документы и факты свидетельствуют об обратном. СССР делал для КНР максимум того, что был в состоянии осуществить в меру своих возможностей в тяжелейшие для него послевоенные годы. Как указывает непосредственный участник событий А.М.Ледовский, многие в СССР считали советско-китайские отношения в экономической области невыгодными и неравноправными для Советского Союза, так как он поставлял Китаю, причем бесплатно, в основном сложное машинное оборудование, технологию, обширную научно-техническую документацию, предоставлял другие виды наукоемкого производства, направлял большое количество наиболее высококвалифицированных кадров и многое другое, хотя сам остро нуждался в этом для развития собственной экономики и поднятия жизненного уровня населения. Китай же

расплачивался большей частью поставками сырья, продовольствия и товаров легкой промышленности. Помощь Китаю отвлекала значительную часть финансовых и материальных ресурсов СССР, которые могли быть использованы для организации производства недостающих товаров в собственной стране, без ввоза их из Китая. А.М.Ледовский вспоминает о такого рода высказываниях из уст В.М.Молотова на заседании коллегии МИД СССР[95]. Москва проявляла подобную недальновидность не только в области экономических отношений с КНР.

В 1949 г., как отмечает Ю.М.Галенович, И.В.Сталин передал Мао Цзэдуну всю советскую агентуру в Китае, действовавшую как против японцев, так и против Чан Кайши, желая этим продемонстрировать различия в его отношении к обоим китайским лидерам. Также Сталин хотел показать, что Компартия Китая рассматривается им как совершенно самостоятельная и равноправная, поэтому не могло быть и речи о сохранении людей, работавших в пользу СССР, внутри КПК и ее государства – КНР[96]. Спустя полвека, в январе 1999 г. Ю.И.Дроздов, возглавлявший с 1979 г. по 1991 г. Управление «С» КГБ СССР, утверждал, что прекращение советской разведработы в Китае в 1949 г. вместе с передачей органам безопасности КНР всей агентуры было ошибкой, последствия которой сказываются до сих пор[97]. Однако Сталин руководствовался другими соображениями: он превыше всего ставил стратегическое партнерство между СССР и КНР в области мировой политики и считал целесообразным платить за это. Кстати, Шэнь Чжихуа также отмечает, что «в результате тщательного анализа и планирования Советский Союз путем заключения военного и политического союза с Китаем смог добиться его вступления в восточный блок Москвы и наряду с этим обеспечить свои стратегические интересы на Дальнем Востоке»[98].

3 апреля 1979 г. китайское руководство в ноте МИД КНР Посольству СССР в КНР сообщило о решении Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей не продлевать советско-китайский договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи от 14 февраля 1950 г. по истечении срока его действий. В Заявлении от 4 апреля 1979 г. советское правительство дало оценку этому акту[99] и, вследствие односторонней акции китайского руководства, Договор от 14 февраля 1950 г. утратил силу с 11 апреля 1980 г. Китайские исследователи Сюе Сяньтянь и Луань Цзинхэ сегодня оценивают прекращение действия этого

договора отрицательно, подчеркивая, что это «вызвало у народов двух стран чувство глубокого разочарования, так как ни внутренние, ни внешние условия, в которых находились обе страны в тот период, не требовали непременного отказа от пролонгирования этого договора. Коренных перемен в глобальной архитектонике противостояния двух больших лагерей не произошло, Китай и Россия по-прежнему нуждались во взаимной поддержке в международных делах»[100].

5.4. Российская эмиграция в Китае после Второй мировой войны (1945 – конец 1950-х гг.)

Приход Советской Армии в Маньчжурию в августе 1945 г. положил начало последнему периоду в истории белой эмиграции в Китае. Дальневосточная эмиграция, как и европейская, после окончания Второй мировой войны разделилась на два лагеря. Один – объединял людей, испытывавших глубокую симпатию к советскому народу и считавших СССР своей родиной, другой составляли так и не смирившиеся с советской властью эмигранты. Большинству последних удалось благополучно выехать летом-осенью 1945 г. за пределы Китая – в США, Австралию, Латинскую Америку. Что касается представителей первого лагеря, то, вдохновленные победой Советского Союза, они стали ратовать за возвращение на родину. В.Петров вспоминает, что даже «постаревшие эмигранты уговаривали своих детей, родившихся в Шанхае и даже не говорящих по-русски, “вернуться домой”»[101].Что же касается молодежи, то она почти поголовно стремилась в СССР. «Поколение внуков тех, кто строил КВЖД, и детей тех, кто позднее трудился там, кончал в первых выпусках Харбинский политехнический, составляя, по сути, собой Харбин тридцатых годов... дети, родившиеся там... не мыслили не уехать!»[102] – вспоминает Л.Кравченко.

Такая возможность вскоре была им предоставлена. Ряд Указов Президиума Верховного Совета СССР 1946–1948 гг. о праве получения советского гражданства бывшими подданными Российской империи, а также лицами, по тем или иным причинам ранее утратившими советское гражданство, открыл дорогу на родину десяткам тысяч человек из Франции и Китая, США и Бельгии, Югославии и Канады[103]. Однако далеко не все из рос-

сийских эмигрантов возвратились в СССР по своему желанию. Особенно много таких «возвращенцев поневоле» было из Маньчжурии, так как сразу же после вступления сюда Советской Армии военная администрация начала аресты активных деятелей эмиграции, известных своими антисоветскими делами и убеждениями. Как утверждает очевидец событий А.Кайгородов, «репрессии начались буквально с первых же дней или даже часов появления советских войск... Были разгромлены редакции крупнейших русских газет «Харбинское время» и «Заря», журнал «Рубеж»»[104]. Были арестованы и интернированы в СССР вожди белой эмиграции генералы Г.М.Семенов, Л.Ф.Власьевский, А.П.Бакшеев, фашисты К.В.Родзаевский, Б.Н.Шепунов, Л.П.Охотин, И.А.Михайлов, Н.А.Ухтомский. Судьба их в СССР общеизвестна. В конце августа 1946 г. в отношении этих восьми человек в Москве состоялся судебный процесс, в результате которого атаман Семенов был приговорен к повешению, Власьевский, Бакшеев*, Родзаевский, Шепунов, Михайлов – к расстрелу, Охотин (охранник Родзаевского) и Ухтомский (князь и известный журналист) – к 20 и 15 годам лагерей[105], где оба и умерли. К сожалению, освобождение Харбина Советской Армией имело трагические последствия для многих представителей эмигрантской творческой интеллигенции. Тогда же, в 1945 г. в Харбине были арестованы талантливые поэты Арсений Несмелов (погиб в одном из пересылочных лагерей в 1945 г.) и Алексей Ачаир (А.А.Грызов, отсидел десять лет в ГУЛАГе)[106]. Б.М.Юльский, по мнению историка Ли Мэн, один из самых талантливых писателей младшего поколения Харбина, был арестован 22 сентября 1945 г., в ноябре того же года приговорен за антисоветскую деятельность к 10 годам лишения свободы. В 1950 г. он бежал из Севвостлага Магаданской области и дальнейшая судьба его неизвестна[107]. Едва спасся от ареста широко известный за пределами Дальнего Востока писатель и ученый-натуралист Н.А.Байков, уничтоживший накануне прихода Советской Армии весь свой архив. С большим трудом в марте 1956 г. Байковым удалось выбраться в Австралию[108].

---

* Кстати, в Харбине в эмиграции находилось трое А.П.Бакшеевых: два брата, оба генерал-лейтенанты и члены Союза казаков на Дальнем Востоке – Александр и Алексей Прокопьевичи; Алексей Проклович – начальник БРЭМ – и был арестован в 1945 г.

Поток «забранных в Сорок пятом, когда вошла Армия» (выражение Л.Кравченко. - *Н.А.*) захватил десятки тысяч человеческих судеб. Многие русские люди были вывезены в СССР насильно. А.Кайгородов утверждает, что «по восточной и западной веткам КВЖД, а также ЮМЖД подчистую забрали всех, кто в 1935 г. отказался добровольно вернуться на родину»[109]. «Поток забранных в 1945 г.» состоял из разных категорий людей. Здесь были и бывшие «колчаковцы», «каппелевцы» или «семеновцы»; русские юноши, служившие в Асано; старожилы КВЖД или служащие дороги, взятые «за связь с БРЭМ». Последние пострадали совершенно безвинно. «Кто из нас не был "связан"»? — отмечает Л.Кравченко, — все в списках - от мала до велика, а как иначе? - не получишь хлебной карточки!»[110] Семьи многих «забранных» оставались в Харбине, некоторые работали на той же дороге, и только в середине 1950-х гг. вернулись в СССР. А.Хисамутдинов, к сожалению, без ссылки на источники, утверждает, что около 12 тыс. «белых русских» за первые послевоенный год было арестовано в Харбине и депортировано в СССР[111].

Необходимо отметить, что судьба и некоторых добровольно возвратившихся оказалась горестной. Во второй половине 1945 г. - начале 1946 г. в Китае работала большая группа работников государственных архивов советского Дальнего Востока и НКВД. На основании вывезенных ими в СССР эмигрантских фондов были составлены различные списки бывших эмигрантов*, заведены подробные дела на особо заметных людей (часть этих дел до сих пор находится на спецхранении в ГАХК). Так как большая часть возвращавшихся в СССР людей проходила через фильтрационные лагеря, то благодаря этим спискам многие из них получили различные сроки заключения (например, писатель А.Хейдок)[112].

Исход белых русских из Шанхая, Тяньцзиня, Циндао и других городов Китая был обусловлен в равной степени как желанием вернуться на родину, в СССР - у одних, так и неприятием победившей в Китае власти коммунистов - у других. Просоветски настроенные русские, примерно 4 тыс. человек, уезжали из Шанхая пятью группами на протяжении августа-ноября 1947 г.[113] К осе-

---

* Например, уже неоднократно упоминавшийся «Список-справочник руководящего и рядового состава - членов белогвардейского "Союза казаков на Дальнем Востоке"». - Хабаровск, 1950 (Гриф: Совершенно секретно).

ни 1948 г. в Шанхае оставалось около 8 тыс. эмигрантов[114], многие из которых оставались убежденными антикоммунистами, а некоторым было просто отказано в получении советского гражданства. Они покинули Шанхай буквально в последние минуты перед приходом НОАК в мае 1949 г. и перебрались в Международный лагерь беженцев на острове Тубабао на Филиппинах, откуда постепенно уезжали в другие страны. Как указывает А.Хисамутдинов, филиппинское правительство согласилось предоставить для проживания русских эмигрантов необитаемую часть острова Тубабао, соединенного мостом с островом Самар. В начале 1949 г. морским и воздушным транспортом туда было вывезено около 6 тыс. эмигрантов. Для русских людей жизнь на острове стала временем подготовки к переезду в другие страны, прежде всего, для получения виз. Несмотря на многочисленные трудности, эмигранты и в этих, очень непростых условиях, пытались сохранить традиции русской жизни. Эмигранты ставили спектакли и устраивали концерты, смогли выпустить несколько номеров газет[115]. Благодаря архиепископу Шанхайскому Иоанну была открыта временная церковь. До конца 1950 г. Иоанн был управляющим церквами РПЦЗ на Филиппинах; для решения дальнейшей судьбы русских беженцев на о. Тубабао полетел в Вашингтон и в Сенате США вымолил изменение закона, запрещающего въезд эмигрантов в страну[116]. С Тубабао русские эмигранты уезжали в Австралию, Южную Америку, США. Весной 1953 г. последний русский покинул Филиппины.

Примерно три тысячи русских из Циндао в январе 1949 г. были вывезены на двух американских военных кораблях благодаря хлопотам В.П.Камкина, главы русской колонии в Циндао[117] (ныне семья Камкиных владеет известной в США русской книготорговой фирмой). 4 мая 1949 г. отбыл на Филиппины архиепископ Шанхайский Иоанн (Максимович) со своей паствой и клиром. К лету 1954 г. в Шанхае, как указывает священник Д.Поздняев, оставалось всего около 200 человек русских[118]. Его данные расходятся со сведениями работавшего в то время Генеральным консулом СССР в Шанхае Б.Т.Кулика, который считает, что русских в городе было много больше тысячи человек.

Надо также отметить, что возвращение на родину вообще оказалось для русских эмигрантов делом совсем не простым. Советское правительство разрешало въехать в СССР далеко не всем желающим. Так, 7 тысячам (!) русских шанхайцев в 1947 г.

было отказано в разрешении вернуться на родину[119]. Даже получившие советское гражданство не сразу могли вернуться в Советский Союз. Е.Таскина вспоминает: «В Харбине после событий 1945 года еще свыше 10 лет оставались жить и работать десятки тысяч русских людей, взявших советское гражданство»[120]. Совместная советско-китайская эксплуатация КЧЖД в 1946–1948 гг., по свидетельству Л.Е.Чугуевского, сыграла роль своеобразной отдушины, в условиях которой «местные» совграждане на какой-то сравнительно небольшой срок получили возможность довольно сносного существования[121]. Новое руководство КЧЖД поручило заместителю Управляющего дорогой инженер-полковнику Ожигову восстановить преподавание на русском языке в Харбинском политехническом институте и открыть двери института для русской и китайской молодежи. Были воссозданы инженерно-строительный, электро-механический, химический, горный, инженерно-экономический и восточно-экономический факультеты. Учебные программы и планы факультетов были приближены к аналогичным Дальневосточного университета. Для китайской молодежи были созданы двухгодичные подготовительные курсы, дававшие достаточные знания языка и математики для слушания лекций в ХПИ. Здесь преподавали высококвалифицированные преподаватели из числа русских эмигрантов. Так, заведующим кафедрой китайского языка восточно-экономического факультета крупный русский ученый И.Г.Баранов - автор известного русско-китайского словаря. Обучение в институте было бесплатным, ХПИ состоял на бюджете КЧЖД[122].

Последняя массовая волна возвращения русских из Маньчжурии приходится на середину 1950-х гг. - после объявления советским правительством в 1954 г. призыва о возвращении в СССР для участия в освоении целины. Л.Кравченко рассказывает, что большинство «возвращенцев» из Харбина смогли вернуться в СССР только пройдя «Целину в пятьдесят четвертом, когда открылась такая, и только такая, дверь на Родину. За ними двинулись на Целину даже их родители, хотя возраст для того был далеко не подходящий»[123]. Однако справедливости ради надо подчеркнуть, что немало эмигрантов вернулись в Советский Союз вообще без особых проблем (Н.Ильина, Ф.Дмитриева, Л.Хаиндрава и др.)

Подписание Заключительного протокола 31 декабря 1952 г. привело к серьезным изменениям в жизни российских эмигрантов

в Маньчжурии. Для русских служащих дороги наступили трудные времена: началось массовое увольнение их с КЧЖД и вспомогательных предприятий и учреждений. Закрывались русские школы и гимназии, Харбинский политехнический институт был передан китайским властям. В институт стали приходить новые китайские кадры – чтобы заменить русских преподавателей. Новое китайское руководство института ввело смешанное китайско-русское обучение с последующим переходом на китайский язык[124]. После объявления советским правительством призыва о возвращении в СССР для участия в освоении целины, началось массовое вытеснение русских харбинцев из Маньчжурии. Практически во всех учреждениях Харбина происходили увольнения русских служащих с предложением возвращаться в СССР по призыву Москвы. По воспоминаниям харбинских старожилов братьев А.М. и М.М.Мятовых, Т.Н.Федоровой, Э.М.Стокальского, многие русские жители Харбина, не желавшие ехать в Советский Союз, предпочли дальнейшую эмиграцию – в Австралию, США, Канаду, в виду отсутствия в Китае будущего для них и их детей. В то же время в Маньчжурии все же было немало людей, не хотевших никуда уезжать. Так, в Харбине оставались люди, в основном, бездетные или несемейные, в Трехречье – владельцы крепких крестьянских хозяйств, староверы. Однако к концу 1950-х гг. практически все они были вытеснены китайскими властями за пределы страны. Русские из Трехречья были в 1955–1956 гг. насильственно выселены. Большинство из них уехали в Советский Союз, некоторые – в Австралию. Хинганские староверы, после того, как китайские власти предложили им переселиться в один из безлесных районов Северной Барги, всей колонией в конце 1949 г. уехали в Латинскую Америку. В начале 1960-х гг. они перебрались на Аляску, где основали село Никольское[125].

К началу 1960-х гг. почти все русское население Харбина и Маньчжурии уехало. Можно определенно утверждать, что подписание Заключительного протокола о передаче КВЖД предопределило массовый исход бывших российских граждан из Китая и поставило точку в истории русской эмиграции на Дальнем Востоке.

Так завершилась последняя страница истории Китайско-Восточной железной дороги, построенной Россией к 1903 г. в малонаселенной и экономически неразвитой Маньчжурии, дороги, давшей колоссальный толчок промышленному развитию края и превратившей Дунбэй к середине XX в. в один из индустриальных

районов страны. С этого времени – начала 1953 г. – КЧЖД является важной железнодорожной магистралью Китая, но перестает играть роль в международных отношениях на Дальнем Востоке и как инструмент региональной политики России/СССР, и как объект соперничества ведущих стран мира.

Несколько сот русских жителей все-таки остались в Китае, пережив весь ужас «культурной революции». Согласно проведенной в 1982 г. в КНР переписи населения здесь проживало 2 933 русских, из них в Синьцзян-Уйгурском автономном крае – 2 262 человека (в 1957 г. их было 9 700)[126], в провинции Хэйлунцзян – около 100 человек, во внутренней Монголии – несколько десятков человек, и немногие – в Пекине, Шанхае и других городах[127]. В начале 1990-х гг. в Харбине проживало около 20 человек русских, почти все они преклонного возраста. Православные общины в начале XXI в. существуют в Пекине, Харбине, Урумчи и Трехречье. При этом в Трехречье православная вера сохранилась спустя 40 лет после разрушения храмов и смерти последнего священника. Сейчас здесь живет примерно 8 тыс. потомков русских, все они считают себя православными по вере. Но крещено только старшее поколение – около 2 500 человек. Последний православный священник Харбина – настоятель Свято-Покровского храма отец Григорий Чжу – скончался 21 сентября 2000 г.[128]

Таким образом, последний период в истории российской эмиграции в Китае продолжался с августа 1945 г. до рубежа 1950–1960-х гг. Основное содержание этого этапа – массовый исход белых русских из Китая. Причем, если выезд эмигрантов из Шанхая и других городов Китая продолжался недолго (конец 1940-х гг.), то исход русских из Маньчжурии растянулся на 15 лет и завершился только накануне «культурной революции».

В заключение изучения этого исторического явления можно попытаться выделить еще одну отличительную особенность Российского дальневосточного зарубежья. В Европе, США, Канаде, Австралии, Латинской Америке потомки российской эмиграции так называемой «первой волны», несмотря на все процессы адаптации и ассимиляции[129], продолжают или хотя бы пытаются сохранять традиции своих отцов и дедов. В Китае, кроме памятников русской материальной культуры (которые, кстати, китайские власти последовательно уничтожают), не осталось практически ничего из всего многообразия русской жизни, существовавшей здесь более половины века. В то же время на родине многие из

вернувшихся достигли больших успехов, особенно на научном поприще, в области искусства и литературы. Широкой популярностью и любовью до сих пор пользуются имена А.Н.Вертинского и О.Лундстрема, известны книги и статьи Н.Ильиной, А.Хейдока, Л.Кравченко, Б.Юльского, Л.Хаиндравы. В среде синологов хорошо знают имена крупных ученых Г.В.Мелихова, В.С.Таскина, Е.П.Таскиной, В.С.Старикова, А.Г.Малявкина, Л.Е.Чугуевского и др. Сейчас в России активно действует ассоциация «Харбин», выросшая из созданной еще в советское время Ассоциации друзей Харбинского политехнического института и имеющая отделения в Москве, Новосибирске, Саратове, Сыктывкаре. Такого же рода объединения существуют в Австралии, Польше и Израиле. Издаваемые этими организациями в России и за рубежом периодические издания информационного, историко-публицистического и мемуарного характера имеют очень большое значение для сохранения истории российской эмиграции в Маньчжурии[130]. В связи с этим необходимо назвать еще одну особую черту российской эмиграции в Северо-Восточном Китае. Преобладающему большинству людей, проведших детство и юность в Харбине и на линии, свойственна ностальгия по их «малой родине» в Маньчжурии, щемящее чувство тоски по ушедшему навсегда «русскому» Харбину. Очень ярко выразил эти характерные настроения А.М.Кайгородов, «трехреченец» и выпускник Политехнического института: «Все, кому посчастливилось учиться в Харбине или просто побывать в этом городе – все, можно сказать без преувеличения, влюблялись в него. Мы любим и тоскуем по Харбину до сих пор, и никогда не забудем его... Харбин имел свое собственное, не имеющее аналогов «магнитное поле», свой лучезарный нимб, которые привлекали, заставляли любить этот город»[131].

ПРИМЕЧАНИЯ К ГЛАВЕ 5:

[1] *Мелику сетов А.В.* Победа китайской революции, 1945–1949. – М., 1989. С. 43-57.

[2] *Владимиров П.П.* Особый район Китая, 1942–1945. – М., 1973. С. 502.

[3] *Ледовский А.* Записки дипломата. С. 117.

[4] *Владимиров П.П.* Указ. соч. С. 576.

[5] *Внешняя* политика Советского Союза в период Отечественной войны. Т. 3. – М., 1947. С. 457.

[6] *Гарушянц Ю.* Указ. соч. С. 117.

[7] *Внешняя* политика Советского Союза в период Отечественной

войны. Т. 3. С. 458-460. О китайской историографии этой проблемы см. подр.: *Галенович Ю.М.* Россия - Китай: шесть договоров. С. 162-165.

[8] *Ледовский А.М.* СССР, США и народная революция в Китае. С. 54-59.

[9] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В.Сталина с Мао Цзэдуном в декабре 1949 - феврале 1950 г.: Новые архивные документы // ННИ, 1997, № 1. С.38.

[10] *Внешняя* политика Советского Союза в период Отечественной войны. Т. 3. С. 458-461.

[11] *Советско*-китайские отношения, 1917-1957: Сб. документов. - М., 1959. С. 206.

[12] *Лузянин С.Г.* Россия - Монголия - Китай в первой половине XX в. Политические взаимоотношения в 1911-1946 гг. - М., 2000. С. 233.

[13] *Соглашение* о Китайской Чанчуньской железной дороге от 14 августа 1945 г. // *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. Прил. С. 343.

[14] Там же.

[15] Там же. С. 343-345.

[16] Там же. С. 346.

[17] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 28.

[18] Цит. по: *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. С. 86.

[19] *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 199.

[20] Об этом подр см.: *Галенович Ю.М.* Россия-Китай: шесть договоров. С. 118-283.

[21] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 32.

[22] *История* Северо-Восточного Китая XVII-XX вв. Кн. 2. С. 236.

[23] См. подр.: *Усов В.Н.* Последний император Китая. Пу И. С. 260-265.

[24] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Советско-китайские отношения, 1945-1980. С. 31-32.

[25] «Амурская правда», 1945, 16 сентября, № 185 (7487).

[26] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Указ соч. С. 32.

[27] Там же.

[28] «Политехник», № 10. С. 90.

[29] «Амурская правда», 1945. 16 сентября № 185 (7487).

[30] Там же.

[31] Там же.

[32] *Меликсетов А.В.* Указ. соч. С. 90-91.

[33] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974 гг. С. 160-161.

[34] *Борисов О.Б.* Советский Союз и Маньчжурская революционная база. - М., 1985. С. 50.

[35] *Сладковский М.И.* Указ. соч. С. 161.

[36] Там же.

[37] Там же. С. 163.

[38] *Ледовский А.М.* Китайская политика США и советская дипломатия: 1942-1954 гг. - М., 1985. С. 114.

[39] *Сладковский М.И* Указ. соч. С. 169.

[40] «Амурская правда», 1946, 23 ноября.

[41] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Указ. соч. С. 24.

[42] *Внешняя* политика СССР. Т.6. - М., 1947. С. 852.

[43] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Указ соч. С. 25.

[44] «Политехник», № 10. С. 90.

[45] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 28.

[46] *Владимиров О.* Указ. соч. С. 15.

[47] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Указ. соч. С. 34.

[48] «Амурская правда», 1950, 2 октября.

[49] *Борисов О.Б., Колосков Б.Т.* Указ. соч. С. 36.

[50] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 26.

[51] *Гарушянц Ю.* Указ. соч. С. 120.

[52] *Очерки* международных отношений в Южной, Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке после Второй мировой войны, 1945-1955 / Ред. колл. Бондаревский Г.Л. и др. - М., 1978. С. 103.

[53] *Международные* отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы: В 2-х тт. Т. 1: 1945-1957. - М., 1978. С. 49.

[54] *Ледовский А.М.* Китайская политика США и советская дипломатия. С. 136.

[55] *Ки Кван Со.* Московское совещание министров иностранных дел (декабрь 1945 г.) // ПДВ, 1997, № 5. С. 107.

[56] Цит. по: *Международные* отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы. Т. 1. С. 48.

[57] Там же. С. 51.

[58] *Ледовский А.М.* Китайская политика США и советская дипломатия. С. 110.

[59] Там же. С. 111.

[60] *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 201-202.

[61] *Ледовский А.М.* СССР, США и народная революция в Китае. С. 153-154.

[62] Там же.

[63] *Тихвинский С.Л.* О «секретном демарше» Чжоу Эньлая и неофициальных переговорах КПК с американцами в июне 1949 г. // ПДВ, 1994, № 3. С. 137.

[64] Там же. С. 134.

[65] Цит. по: *Рахманин О.Б.* Взаимоотношения И.В.Сталина и Мао Цзэдуна глазами очевидца // ННИ, 1998, № 1. С. 87.

[66] Там же.

[67] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В.Сталина с Мао Цзэдуном... С. 34-38. Интересная интерпретация начала этих переговоров (со слов Мао Цзэдуна) приводится в воспоминаниях Ли Чжисуя, личного врача председателя: «Сталин не доверял мне (Мао. - *Н.А.*), и переговоров пришлось ждать почти два месяца. Наконец я не выдержал и заявил, что если советское руководство не желает вести переговоры со мной, то пусть об этом скажет открыто, и я тотчас вернусь в Китай. С помощью вот таких усилий только и удалось заключить знаменитый советско-китайский договор о дружбе, сотрудничестве и взаимопомощи». См. подр.: *Чжисуй Ли.* Записки личного врача. Кн. 1. - Мн., 1996. С. 152.

[68] *Xiaodong Wang.* Op. cit. P. 95-96; *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 37.

[69] *Галенович Ю.М.* Россия - Китай: шесть договоров. С. 91; См. также: *Ледовский А.М.* СССР и Сталин в судьбах Китая. С. 61.

[70] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 28.

[71] Там же. С. 38.

[72] *Шэнь Чжихуа.* Столкновение и

урегулирование интересов в процессе переговоров о китайско-советском Договоре 1950 года // ПДВ, 2002, № 4. С. 120, 122.

[73] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном... С. 40.

[74] *Шэнь Чжихуа.* Указ. соч. С. 127.

[75] *Договор* между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Народной Республикой о дружбе, союзе и взаимной помощи // «Правда», 1950. 15 февр.; *Галенович Ю.М.* Россия–Китай: шесть договоров. Прилож. С. 391–393.

[76] Соглашение о КЧЖД, Порт-Артуре и Дальнем // Там же.

[77] Там же.

[78] Там же.

[79] Цит. по: *Рахманин О.Б.* Указ. соч. С. 87.

[80] Подробнее см.: *Тихвинский С.Л.* К 100-летию со дня рождения Чжоу Эньлая // ННИ, 1998, № 5. С. 74.

[81] *Ледовский А.М.* Переговоры И.В.Сталина с Мао Цзэдуном... С. 46–47.

[82] *Schwartz H.* Op. cit. P. 157.

[83] *Шэнь Чжихуа.* Указ соч. С. 128.

[84] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 32–33.

[85] *История* международных отношений на Дальнем Востоке, 1945–1977 / М.С.Капица и др. – Хабаровск, 1978. С. 116.

[86] «Амурская правда», 1951, 31 марта.

[87] «Правда», 1952, 16 сент.

[88] Там же.

[89] Там же.

[90] «Правда», 1953, 2 янв.

[91] Там же.

[92] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем. 1917–1974 гг. С. 200–201.

[93] «Политехник», № 10. С. 17, 103.

[94] *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917–1974 гг. С. 202.

[95] *Ледовский А.М.* Стенограммы переговоров И.В.Сталина с Чжоу Эньлаем в августе–сентябре 1952 г. // ННИ, 1997, № 2. С. 85–86.

[96] *Галенович Ю.М.* Россия–Китай: шесть договоров. С. 98–99.

[97] *Особо* секретные операции КГБ // «Независимое военное обозрение», 1999, № 1. С. 7.

[98] *Шэнь Чжихуа.* Указ. соч. С. 131.

[99] «Правда», 1979. 5 апр.

[100] *Сюе Сяньтянь, Луань Цзинхэ.* Указ. соч. С. 33. В то же время в китайской историографии существуют и другие оценки советско-китайского договора 1950 г. См. подр.: *Галенович Ю.М.* Россия–Китай: шесть договоров. С. 274–283.

[101] *Петров В.* Русский Шанхай // ПДВ, 1992, № 1–3. С. 178.

[102] *Кравченко Л.* Харбин, день сегодняшний. С. 386.

[103] *Почему* мы вернулись на Родину. С. 85.

[104] *Кайгородов А.* Маньчжурия: август 1945. С. 102.

[105] «Правда», 1946. 28–30 авг.

[106] *Таскина Е.* Литературное наследие Харбина // Харбин. Ветка русского дерева. С. 12, 33.

[107] *Ли Мэн.* Харбинская «Чураевка». С. 226.

[108] *Хисамутдинов А.* В лесах Маньчжурии: К 125-летию Н.А.Бай-

кова // ПДВ, 1997, № 5. С. 124.

[109] *Кайгородов А.* Маньчжурия: август 1945. С. 102.

[110] *Кравченко Л.* Театральный сезон // Харбин. Ветка русского дерева. С. 173.

[111] *Хисамутдинов А.* По странам рассеяния. С. 357.

[112] *Таскина Е.* Литературное наследие Харбина. С. 33.

[113] *Wang Zhicheng.* Op. cit. P. 378.

[114] *Поздняев Дионисий, свящ.* Указ. соч. С. 128.

[115] *Хисамутдинов А.* По странам рассеяния. С. 355–356.

[116] *Яворская Е.Д.* Иоанн Шанхайский (по материалам фонда Русского зарубежья) // Духовная жизнь Дальнего Востока России. Материалы региональной научно-практической конференции. – Хабаровск, 2000. С. 226.

[117] *Петров В.* Русский Шанхай // ПДВ, 1992, № 1–3. С. 178–179. В целом из Шанхая и Тубабао Австралия приняла 2 900 человек // *Каневская Г.И.* Русская эмиграция из Китая в Австралию (20–80-е гг. XX в.) // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. С. 149.

[118] *Поздняев Дионисий, свящ.* Указ. соч. С. 132.

[119] *Ван Чжичэн.* Указ. соч. С. 126–129.

[120] *Таскина Е.* Литературное наследие Харбина. С. 33.

[121] *Чугуевский Л.* Указ. соч. С. 122.

[122] «Политехник», № 10. С. 17.

[123] *Кравченко Л.* Харбин. День сегодняшний. С. 386.

[124] «Политехник», № 10. С. 208, 211.

[125] *Кайгородов А.* Маньчжурия: август 1945. С. 103. В 1952–1986 гг. в Австралию из Китая выехало 16 тыс. человек, причем последний русский приехал в 1986 г. после 16-летнего заключения в тюрьме по обвинению в «советском социал-капиталистическом» реформизме // *Каневская Г.И.* Указ. соч. С. 148.

[126] *Фрэйзер С.* Демографическая палитра Китая // ПДВ, 1990, № 1. С. 15.

[127] *Ши Гохуа.* Русские в Китае // ПДВ, 1990, № 2. С. 229–230.

[128] См. подр.: *Поздняев Дионисий, свящ.* Три дня в Трехречье // «Китайский Благовестник» (Журнал Православной церкви в Китае), 2001, № 1. С. 7–20.

[129] Подробнее см.: *Поляков Ю.А.* Проблемы эмиграции и адаптации в свете исторического опыта // ННИ, 1995. № 3. С. 8–15.

[130] *Шлей Н.В.* Феномен Харбина в русской истории Маньчжурии // 100-летие города Харбина и КВЖД. С. 78.

[131] *Кайгородов А.М.* Харбин: взгляд из Трехречья // Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае. С. 37.



Заключение

С конца XIX в. в международных отношениях на Дальнем Востоке важную роль начинает играть Китайско-Восточная железная дорога. Само строительство Россией железной дороги в Маньчжурии было как одним из последствий японо-китайской войны 1894–1895 гг., так и одной из причин русско-японской войны 1904–1905 гг. Особенно возросло соперничество ведущих стран мира за обладание дорогой после первой мировой войны. Проблема КВЖД занимала существенное место в повестке дня трех крупнейших международных конференций – Вашингтонской 1921–1922 гг., Каирской 1943 г., Ялтинской 1945 г. Долгие и сложные переговоры предшествовали заключению 4 фундаментальных соглашений по КВЖД между СССР и Китаем (1924, 1945, 1950, 1952 гг.), одного – между СССР и Японией (1935 г.). Только за 25 лет своей истории (с 1918 по 1952 г.) дорога была предметом международных переговоров общей сложностью почти 10 лет (116 месяцев).

КВЖД стала причиной не только противоречий великих держав в регионе. Она оказала решающее воздействие на историю российской послеоктябрьской эмиграции в Китае. Такое влияние стало возможным потому, что строительство и функционирование дороги привело к появлению в Маньчжурии своеобразного «государства в государстве» – так называемой полосы отчуждения КВЖД. Это был феномен – оазис российской жизни на китайской земле. Именно существование многотысячной российской колонии в Маньчжурии, живущей во всех отношениях «по-русски», привлекало сюда с конца 1917 г. беженцев из России. Дорога давала русским эмигрантам все: кров, возможность жить, работать, растить детей в привычных для них условиях и русских традициях. Поэтому судьба бывших российских граждан в Маньчжурии напрямую зависела от международно-правового статуса КВЖД и его изменения. Соответственно, в истории белой эмиграции в Китае можно выделить следующие периоды, аналогичные определенным этапам истории КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке:

1. 1918–1924 гг. – переход КВЖД под управление Межсоюзного комитета, а ОРВП – под власть китайской администрации. Возникновение белоэмигрантской колонии в Маньчжурии на основе российского населения полосы отчуждения, чему во многом способствовало сохранение здесь прежнего уклада жизни и русского руководства дорогой.

2. 1924–1935 гг. – переход КВЖД в совместное советско-китайское управление четко определил не только статус самой дороги, но и правовое положение бывших российских граждан (совграждане, китподданные, владельцы нансеновских паспортов). Советско-китайский конфликт из-за обладания дорогой заставил значительную часть белых русских выступить на стороне Китая с оружием в руках.

3. 1935–1945 гг. – следующее кардинальное изменение международно-правового статуса КВЖД, ее переход в 1935 г. фактически под власть Японии, тяжело отразился на экономическом, политическом и моральном положении российской эмиграции в Маньчжоу-диго, вызвав значительный отток эмигрантов в Шанхай и далее за пределы Китая.

4. 1945–1952 г. – возвращение советской администрации на дорогу в результате победы СССР над Японией определило раскол в среде российской эмиграции, большая часть которой прониклась желанием вернуться на родину. Начало исхода белых русских из Китая.

5. 1952 – конец 1950-х гг. – начало 1960-х гг. – последний этап в истории российской эмиграции в Китае определила окончательная передача КВЖД правительству КНР. Дорога перестает существовать как объект международных отношений на Дальнем Востоке, а эмигранты практически полностью покидают Китай.

События обеих революций 1917 г. в России серьезно повлияли на международные отношения на Дальнем Востоке, в том числе заметно обострился интерес ведущих держав мира к КВЖД. Создание Межсоюзного комитета показало серьезное стремление развитых стран установить полный контроль над дорогой. Однако МЖК с самого начала оказался нежизнеспособным: его изнутри подорвали противоречия между участниками (особенно американо-японские), вызванные желанием каждой из сторон стать единственным хозяином дороги. Но попытка США, Японии и западных держав подчинить себе КВЖД зашла в тупик не только из-за жестких разногласий членов МЖК. На создание подобной

ситуации на дороге большое влияние оказали пекинские и мукденские власти, проводившие весьма непоследовательную, а иногда, и вероломную политику по отношению к МЖК, преследуя, несмотря на всю слабость, собственные цели. Пекин, участвуя в МЖК и постоянно обращаясь за помощью к правительству США, в то же время не отказывался от переговоров с Советской Россией и признания ДВР (которые в свою очередь претендовали на КВЖД) и даже предпринял ряд практических шагов по установлению своей власти на дороге. Таким образом, провал идеи МЖК со всей очевидностью продемонстрировал не только непримиримые противоречия по вопросу обладания КВЖД среди крупнейших держав и Китая, но и важное значение самой проблемы КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в эти годы.

Вашингтонская конференция 1921–1922 гг. также подтвердила сложность и важность решения вопроса о КВЖД и его значение в дальневосточном комплексе международных противоречий.

Заключение советско-китайского соглашения от 31 мая 1924 г., несмотря на тяжелый ход переговоров (противоречивое и непоследовательное поведение китайских властей, активное противодействие западных держав и Японии) показало не только и не столько незаурядные профессиональные данные Л.М.Карахана, сколько сильнейшее стремление Москвы владеть КВЖД как важным инструментом для осуществления своей политики в Китае и на Дальнем Востоке в целом.

Во время советско-китайского управления КВЖД в 1924–1935 гг. дорога являлась источником постоянных конфликтов в отношениях сначала Китая с СССР, затем – Маньчжоу-диго и Японии с Советским Союзом. Китайская сторона так и не смогла на деле смириться с совместным с Советским Союзом владением дорогой, стремилась добиться фактического и по сути бесплатного перехода дороги в свою собственность путем вытеснения оттуда советской части администрации и служащих. На деле Китай отказывался выполнять соглашения 1924 г. с самого начала, бесконечно нарушая их статьи и нагнетая напряженность в советско-китайских отношениях, что и привело в конце концов к вооруженному конфликту 1929 г. И если маньчжурские власти, получив суровый урок, нормализовали отношения с Москвой, выполнили почти все зависящие от Мукдена условия Хабаровского протокола, то Нанкин до последнего препятствовал установлению

добрососедских отношений с СССР: постоянно срывая конференции, отзывая своих представителей, дезавуируя принятые документы и т. д. Поэтому после фактической оккупации Японией Маньчжурии Советский Союз имел формальное право, сославшись на многолетние нарушения Китаем своих обязательств, сам нарушить одну из статей соглашений 1924 г. и переуступить права на управление КВЖД правительству Маньчжоу-диго, а по сути – Японии.

Большой проблемой в отношениях СССР и Китая в эти годы стала проблема белой эмиграции в ТВП, возникшая еще в предыдущие годы: требования Москвы к Пекину, Нанкину и Мукдену прекратить деятельность многочисленных политических и военных организаций российских эмигрантов стали постоянным условием советско-китайских переговоров и соглашений всех уровней.

В этот период по-прежнему заметен интерес к КВЖД ведущих держав мира. США, Англия и Франция, болезненно переживая потерю влияния, даже достаточного формального в годы МЖК, не оставляли попыток вмешательства в дела дороги. В эти годы особенно отчетливо проявилось внимание к Маньчжурии Японии, активизация деятельности ее разведки, широкий размах промышленного и железнодорожного строительства в Дунбее.

«Соглашение между СССР и Маньчжоу-Го об уступке прав СССР в отношении Китайской Восточной железной дороги» от 23 марта 1935 г., заключенное вследствие оккупации Японией Северо-Восточного Китая, можно оценить как невыгодное для советской стороны. Полученная СССР цена была смехотворно низкой, громадное имущество дороги, возникшее за 32 года (с 1903 г.) ее деятельности досталось правительству Маньчжоу-диго практически задаром. Выкупная сумма на 2/3 состояла из товаров, ассортимент которых был навязан Японией. Права совслужащих даже на бумаге (а на деле тем более) были ограничены. Однако в конкретной исторической ситуации, при существовавшем в середине 1930-х гг. раскладе сил на Дальнем Востоке Москве было трудно рассчитывать на большее. СССР был связан сложнейшими внутриполитическими процессами, экономическими проблемами, отсутствием надежных союзников и поэтому стремился избежать войны всеми мерами. Именно из-за этого, безобразия, творимые в ОРСМ японо-маньжурскими властями, – ущемление экономических интересов СССР, преследование советских граждан, – все это оставалось безнаказанным. Советское правительство

не могло позволить себе прибегнуть к разрешению конфликта по образцу 1929 г. – за спиной правительства Маньчжоу-диго стоял не раздираемый гражданской войной Китай, а рвущаяся к войне Япония. Поэтому со стороны СССР политика уступок и поиска компромиссов с японским кабинетом была наиболее разумной, тем более, что экономические выгоды от КВЖД были потеряны для советского правительства со времени оккупации Маньчжурии японцами. Главное заключалось в том, что Москве удалось в какой-то степени смягчить конфликтную ситуацию в приграничных областях Маньчжурии, убрать постоянный повод для японо-советской конфронтации в виде КВЖД, избавить тысячи советских граждан от преследований и полицейского произвола со стороны властей Маньчжоу-диго. Конечно, угроза военного конфликта продолжала существовать, но один из наиболее вероятных поводов к нему – КВЖД – исчез.

После 1935 г. КВЖД перестает на некоторое время быть объектом серьезных международных противоречий на Дальнем Востоке. Если в 1936–1939 гг. советское правительство еще пыталось добиться выполнения Японией всего объема Соглашения 1935 г., то в период второй мировой войны эти вопросы уходят на второй план. КВЖД и связанные с ней проблемы (ее статус, право собственности, порядок управления и пр.) опять возникают в международных отношениях на Дальнем Востоке только на Ялтинской конференции в феврале 1945 г.

Прямым следствием ялтинских соглашений по комплексу дальневосточных проблем явились советско-китайские переговоры летом 1945 г., во время которых КВЖД и ЮМЖД в очередной раз были предметом бурных дискуссий. США, оказывавшие поддержку Чан Кайши, не стали вмешиваться в советско-китайский диалог, так как были слишком заинтересованы во вступлении СССР в войну с Японией. В итоге подписание советско-китайских документов 14 августа 1945 г., в том числе и по КВЖД, означало новую расстановку международных сил на Дальнем Востоке. Москва получила правовую основу для реализации своей дальневосточной политики, использования железнодорожной сети и морских портов Северо-Восточного Китая в военных целях против Японии и достижения других стратегических целей. Соглашения 1945 г. позволили советской стороне помешать, учитывая проамериканскую ориентацию Чан Кайши, превращению Маньчжурии в сферу политики США на Дальнем

Востоке. В данной ситуации КВЖД была особенно важна для Москвы, так как давала советскому правительству возможность влиять на развитие событий в Китае, оказывая всемерную помощь КПК в ее борьбе за власть, а это, в свою очередь, способствовало установлению нужного советскому государству строя в стране, общая протяженность границы с которой превышала 7 тыс. километров. Именно эти причины заставляли СССР вкладывать огромные средства в самые тяжелые послевоенные годы в восстановление железной дороги на чужой территории. Советскому руководству нужны были весомые рычаги политического и экономического давления на будущее китайское правительство для защиты своих интересов в регионе и осуществления задач дальневосточной политики в целом, а КВЖД/КЧЖД попрежнему являлась одним из них.

Провозглашение 1 октября 1949 г. Китайской Народной Республики создало новую ситуацию на Дальнем Востоке и потребовало от СССР пересмотра позиций в Маньчжурии, в том числе и по КЧЖД. Новые советско-китайские соглашения от 14 февраля 1950 г. предусматривали полную и безвозмездную передачу дороги КНР непосредственно после заключения мирного договора с Японией, но не позднее 1952 г. Эти документы были выгодны обеим сторонам: гарантировали Китаю защиту и позволяли СССР обеспечить свои геополитические интересы в регионе. В военном, стратегическом и идеологическом планах договор и соглашение о КЧЖД отражали существовавшую в тот период обоюдную заинтересованность сторон во взаимном укреплении отношений. Эти договоренности означали победу внешнеполитического курса и дипломатии СССР в отношении Китая в борьбе с США за раздел Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии на сферы влияния. Советский Союз, стремясь и в дальнейшем иметь в лице Китая надежного союзника на Дальнем Востоке, решил выполнить взятое на себя по соглашению 1950 г. обязательство о передаче Пекину прав на КЧЖД, хотя имел вполне оправданную юридически причину не делать этого - мирный договор с Японией не был подписан. Завершающим этапом полной превратностей истории КВЖД явилась передача всех прав и советской доли имущества дороги правительством СССР Китаю 31 декабря 1952 г. С этого времени КВЖД перестает играть какую-либо роль в международных отношениях на Дальнем Востоке, оставаясь только одной из важных железнодорожных магистралей КНР.

Само существование и деятельность КВЖД явились одной из основных причин возникновения в Маньчжурии многотысячной белоэмигрантской колонии. Российская эмиграция в Китае складывалась из 4 основных компонентов: русские подданные, проживавшие в полосе отчуждения до 1917 г.; беженцы из Советской России времени гражданской войны; солдаты и офицеры отступивших в Китай белых армий; беглецы из СССР 1920–1930-х гг. Очень скоро проблема русских эмигрантов стала играть существенную роль как в советско-китайских и советско-японских отношениях, так и в международных отношениях в регионе в целом. Как и КВЖД, российская эмиграция в Маньчжурии была объектом международных отношений на Дальнем Востоке на протяжении долгого времени – с конца гражданской войны в 1922 г. и до окончательного исхода эмигрантов из Китая в конце 1950 – начале 1960-х гг.

КВЖД в качестве постоянного объекта международных отношений стала причиной того, что судьба белой эмиграции в Китае напрямую зависела от изменения международно-правового статуса дороги. Все важнейшие международные соглашения по КВЖД (1924 г., 1935 г., 1945 г. и 1952 г.) приводили к кардинальным изменениям в правовом положении эмигрантов и жизни российской колонии в Маньчжурии в целом.

Дальневосточная эмиграция, являясь составной частью послеоктябрьского зарубежья России, имела много общего с российской эмиграцией в Европе, представляя собой, по выражению академика Ю.А.Полякова, такой же «феноменальный национально-политический конгломерат». Так же, как и на Западе, эмигранты в Китае создавали различные политические и военные организации, всевозможные комитеты, фонды, благотворительные общества. Здесь существовали многочисленные русские учебные заведения, в том числе и высшие, разнообразные периодические издания, активно протекала культурная и духовная жизнь. Важную роль на Дальнем Востоке, как и в Европе, играла православная церковь: только в Харбине в тридцатые годы XX в. было 23 церкви. Все это – различные формы адаптации в странах-реципиентах, общие для российской послеоктябрьской эмиграции в Европе и на Дальнем Востоке. В то же время имелись и существенные особенности, характерные для дальневосточной ветви Российского зарубежья.

Каковы же основные особенности российской эмиграции в Китае? Прежде всего, необходимо подчеркнуть, что беженцы из

Советской России стремились не просто спастись от ужасов гражданской войны в приграничной Маньчжурии, а бежали именно на КВЖД, надеясь в Харбине и на линии найти не только работу и кров, но и привычный русский уклад жизни. Многочисленные, как правило проникнутые ностальгией, воспоминания русских харбинцев полны определениями Харбина как «оазиса русского дореволюционного быта и национальных традиций», «города-музея дореволюционной России» и т. п. Поэтому, обретя в Маньчжурии почти полное подобие жизни уже не существующей России, русские белые чувствовали себя в меньшей степени изгоями, нежели их европейские собратья. Первоначальная адаптация эмигрантов в Маньчжурии проходила быстрее и легче аналогичных процессов в Европе.

Отличительной особенностью российского дальневосточного зарубежья являлась «двуслойность» его происхождения: эмигрантская колония в Маньчжурии образовалась на основе уже жившего здесь русского населения полосы отчуждения с включением прибывших сюда после Октябрьской революции различных категорий российских граждан (государственных, политических и общественных деятелей; руководителей белого движения; участников белогвардейских формирований; беженцев из России, представлявших все социальные слои общества). Характерной особенностью белой эмиграции в Китае можно считать почти полное отсутствие громких аристократических имен царской России, а также небольшое число известных политических деятелей.

Еще одной важной отличительной чертой российской эмиграции в Китае было существование здесь большого количества русских военных организаций, ведших постоянную борьбу с советской властью с китайской территории на протяжении почти 30 лет: с начала гражданской войны до августа 1945 г. Особенно наглядно это проявилось во время советско-китайского конфликта 1929 г. на КВЖД и в 1930-е гг. Участие белых русских в конфликте на стороне Китая было их трагической ошибкой, приведшей к ненужным человеческим жертвам. Однако это не остановило руководителей белого движения – военные действия на КВЖД и на советско-китайской границе, рейды на территорию СССР не только не прекратились, но даже участились. Причин такой военной активности белых русских несколько. Во-первых, большинство эмигрантских руководителей плохо представляли себе советскую действительность и надеялись, что активные действия про-

тив советской власти на Дальнем Востоке и в Сибири получат широкую поддержку населения. Во-вторых, после разрешения советско-китайского конфликта 1929 г. они никак не хотели смириться с тем, что «период изгнания большевиков с КВЖД» закончился так быстро, а настоящей войны с советской властью на территории СССР у них так и не получилось. В-третьих, активность эмигрантов во многом инспирировалась как нанкинским правительством, так и правительствами других государств, прежде всего, Японии. Российская эмиграция рассматривалась ими как «временное орудие» для достижения собственных целей. Таким образом, анализ архивных документов и опубликованных источников подтверждает сделанный в советской историографии вывод о существовании в Харбине и на линии КВЖД российской эмигрантской базы вооруженной борьбы против СССР с целью свержения советской власти и «возрождения великой России». Именно поэтому проблема белой эмиграции и ее выступлений против СССР приобретает такое важное значение в советско-китайских и советско-японских отношениях 1920–1930-х гг., выступая одним из сложнейших вопросов межгосударственных переговоров.

Заметной особенностью дальневосточной эмиграции стала попытка объединения всех русских организаций в Китае под общим началом. Провозглашенное в 1930 г. в Пекине «Дальневосточное объединение эмиграции» попыталось даже добиться создания «Всезарубежного объединения Русской эмиграции», но безуспешно. Лидера российского зарубежья из Дальневосточного объединения не получилось. В целом же объединение дальневосточной эмиграции произошло формально, существовавшие в среде эмигрантского руководства противоречия делали эту организацию нежизнеспособной. После провозглашения Маньчжоу-диго и установления жесткого контроля японских властей над всеми сторонами жизни российской колонии в ОРСМ, «Дальневосточное объединение эмиграции», единственное во всем Русском зарубежье, тихо сошло с исторической сцены.

Установление Японией оккупационного режима в Маньчжурии и создание марионеточного государства Маньчжоу-диго означало начало особого во всех отношениях (политическом, идеологическом, правовом, экономическом) периода в истории эмигрантов в Китае, аналогов которому не знала белая эмиграция в Европе. Вся политическая и общественная жизнь российской колонии в Маньчжоу-диго была под жестким контролем японских

властей, создавших ряд идеологических организаций, регламентирующих буквально все стороны эмигрантского существования. Главной из этих структур стало БРЭМ – руководящий центр эмиграции. Ничего подобного ни в одной из стран российского рассеяния не было. Создание японцами БРЭМ сразу же привлекло внимание советского руководства и вызвало ряд резких протестов и представлений НКИД по этому поводу. По масштабу и многообразию деятельности, задачам, уровню организации различных служб с Бюро не могла сравниться ни одна из эмигрантских организаций всего российского зарубежья в целом. Характерной особенностью и ярким проявлением японского влияния было установление жесткой дисциплины, а позже и военного порядка в организации работы БРЭМ. Бюро объединяло все эмигрантские организации не на словах, а на деле. Японские военные власти, в отличие от администрации ОРВП, относились к эмигрантам не просто как к «белым русским», а с учетом многонационального состава российской эмиграции. Все это позволяло японской администрации максимально использовать эмигрантов в собственных военных, политических и экономических целях. После подписания Антикоминтерновского пакта и, особенно, после вступления Японии во вторую мировую войну, жизнь российской колонии в Маньчжурии еще больше ухудшилась. Российские эмигранты, как эмигранты политические и носители идеи антикоммунизма (хотя далеко не все были такими), должны были «внести свою лепту в общее дело борьбы» на идеологическом фронте, а также показывать пример обязательного самоограничения и самопожертвования во всем. Такого жестокого прессинга со стороны официальных властей российская эмиграция в европейских странах и США не знала.

Приход Советской Армии в Маньчжурию в 1945 г. положил начало качественно новому периоду в истории эмиграции, основное содержание которого – массовый исход белых русских из Китая. И хотя после окончания войны Президиум Верховного Совета СССР предоставил определенной части эмигрантов, в том числе и проживавшим в Китае, право на получение советского гражданства, реалии оказались более жесткими, чем обещания. Причем, если выезд эмигрантов из Шанхая и других городов Китая продолжался недолго (конец 1940-х гг.), то исход русских из Маньчжурии растянулся на 15 лет и завершился только накануне «культурной революции».

Важно также подчеркнуть, что в среде российской эмиграции в Китае намного меньше, чем в Европе, была распространена такая эффективная форма адаптации как смешанные браки, поскольку отношение к таким семьям в большинстве случаев было отрицательным со стороны и русских, и китайцев. Поэтому окончательная социализация последующих поколений эмигрантов в Китае и превращение их в полноправных членов общества при сохранении этнического начала была невозможна. Это, в свою очередь, явилось одной из причин окончательного исхода российской эмиграции из Китая в конце 1950 – начале 1960-х гг., хотя весомое влияние на этот процесс вытеснения китайскими властями эмигрантов из страны оказала передача Советским Союзом КВЖД правительству КНР и начавшееся ухудшение советско-китайских отношений. Таким образом, прекращение существования КВЖД в качестве объекта международных отношений на Дальнем Востоке вскоре, наряду с другими факторами, привело к исчезновению такого уникального явления как российская эмиграция в Китае.



Библиография

АРХИВЫ

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)
Государственный архив Хабаровского Края (ГАХК)
Государственный Архив Амурской области (ГААО)
Хэйлунцзянский Провинциальный архив, КНР (ХПА)

ПУБЛИКАЦИИ ИСТОЧНИКОВ

1. Официально-документальные материалы

Вашингтонская конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921–1922: Полный перевод актов и документов А.В.Сабанина. – М.: «Госиздат», 1924. 139 с.

Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны: Документы и материалы· В 3-х тт. – М.: «Политиздат», 1946–1947.

Генеральное консульство СССР в Харбине: Двухнедельный бюллетень прессы. – Харбин: Генконсульство СССР, 1932. 115 с.

Документы внешней политики СССР, 1917–1939 гг.: В 22-х тт. – М.: «Политиздат», 1957–1993. Т. 1–22.

Особый Район Восточных Провинций Китайской Республики: Справочные сведения об административном и судебном устройстве Района. – Харбин: «Товарищество Печать», 1927. 323 с.

Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: В 2 т. 2-е изд. – М.: «Политиздат», 1976. Т. 1–2.

Русско-китайские отношения, 1689–1916: Официальные документы. – М., 1958.

Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1942–1945 гг.: Сб. документов: В 6-ти тт. – М.: «Политиздат», 1984. Т. 1–6.

Советско-китайский конфликт 1929 г.: Сб. документов. – М : «Госиздат», 1930. 227 с.

2. Документы и материалы по истории гражданской войны и белой эмиграции на Дальнем Востоке

Верховный правитель России: Документы и материалы следственного дела адмирала А.В.Колчака / Ред. Г.А.Трукан. – М.: ИРИ РАН, Центральный Архив ФСБ России, 2003. 702 с.

Декрет Президента Китайской Республики от 23 сентября 1920 года // А.Е.Герасимов. Китайские налоги в Северной Маньчжурии. – Харбин: «Типография Дома Трудящихся», 1923. 131с., прилож.

«*Дело* не получило благословения Бога»: Публицистика и мемуары белых. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1992. 368 с.

Деловой Харбин / Ред. А.М.Урбанович. – Харбин: Изд-во Урбановича, 1933. 367 с.

Китайская Восточная железная дорога. 1920–1923. – Харбин: [б.и., б.г.]. 26 с., прилож. на кит. языке.

Китайская Восточная железная дорога: Стат. ежегодник. – Харбин: Тип. КВЖД, 1925. 162 с.

Китайская Восточная железная дорога: Стат. ежегодник. – Харбин: Тип. КВЖД, 1929. 156 с.

Колчак Александр Васильевич. – последние дни жизни / Сост. Г.В.Егоров. – Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1991. 304 с.

Неизвестный Харбин. – М.: «Прометей», 1994. 192 с., ил.

Переписка российских дипломатов в эмиграции, 1934-1940 гг.: По архивам Службы внешней разведки РФ // ННИ, 1997, № 6. С. 78–112.

Письмо К.В.Родзаевского И.В.Сталину // ОИ, 1992, № 3. С. 92–102.

Политехник: Юбил. сб., 1969–1979, № 10. – Сидней: [б.и.], 1979. 288 с.

Почему мы вернулись на Родину. Свидетельства реэмигрантов: Сб. – М.: «Прогресс», 1983. 264 с.

Процесс над колчаковскими министрами. Май 1920 г. / Сост. В.И.Шишкин. – М., 2003.

Родзаевский К.В. Завещание. – М.: ООО «ФЭРИ-В», 2001. 512 с.

Российская эмиграция в Маньчжурии: Военно-политическая деятельность (1920–1945). Сб. документов / Сост. Е.Н.Чернолуцкая. – Южно-Сахалинск: Обл. тип., 1994. 152 с.

Русский Харбин / Сост., предисл. и коммент. Е.П Таскиной. – М.: Изд-во МГУ, 1998. 272 с.

Сборник материалов по истории революционного движения на Дальнем Востоке: В 3-х кн. – Владивосток-Чита: «Дальистпарт», 1923–1925. Кн. 1–3.

Северная Маньчжурия: Экон. обзор. – Харбин: [б.и.], 1935 411 с.

Серия *литературы русских эмигрантов в Китае.* В 5-ти томах. Составитель и шеф-переводчик Ли Янлен. – Харбин: Изд-ва «Бэйфан» и «Хэйлунцзян цзяоюй», 2002.

Справочник-список руководящего и рядового состава – членов белогвардейского «Союза казаков на Дальнем Востоке», находившегося на территории Маньчжурии. – Хабаровск: Архивный отд. УМВД по Хабаровскому краю, 1950. (Стоит гриф: «Совершенно секретно»). 326 с.

Статистический ежегодник на 1926 г. Составлен Экономическим Бюро К.В.Ж.Д. – Харбин: Типография КВЖД, 1926.

Харбин. Ветка русского дерева: Проза, стихи / Сост. Д.Г.Селькина, Е.П.Таскина. – Новосибирск: Кн. изд-во, 1991. 400 с.

3. Дневники, воспоминания, автобиографическая проза

Бобин О.Б. Прощание с русским Харбином. – М.: «Прогресс-Академия», 1994. 28 с.

Браун Отто. Китайские записки (1932–1939) / Пер. с нем. В.А.Жаворонкова и др. – М.: «Политиздат», 1974. 367 с.

Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. – М.: «Мысль», 1991. 719 с.

Вишнякова-Акимова В.В. Два года в восставшем Китае, 1925–1927. Воспоминания. 2-е изд. – М.: «Наука», 1980. 287 с.

Владимиров П.П. Особый район Китая, 1942–1945. – М.: АПН, 1973. 656 с.

Громыко А.А. Памятное. В 2-х кн. – М.: «Политиздат», 1988.

Далин С.А. Китайские мемуары, 1921–1927. 2-е изд. – М.: «Наука», 1982. 382 с.

Добрынин А.Ф. Сугубо доверительно. Посол в Вашингтоне при шести президентах США (1962–1986 гг.) – М.: «Автор», 1997. 688 с.

Ильина Н.И. Дороги и судьбы: Автобиограф. проза. – М.: «Советский писатель», 1985. 560 с.

Кайгородов А.М. Маньчжурия: август 1945 // ПДВ, 1991, № 6. С. 94–103.

Китай, я люблю тебя. Воспоминания // Серия литературы русских эмигрантов в Китае. Т. 5. Перевод Ли Цяньвэй и др. – Харбин: Изд-ва «Бэйфан» и «Хэйлунцзян цзяоюй», 2002. 366 с.

Кутаков Л.Н. От Пекина до Нью-Йорка: Зап. советского ученого и дипломата. – М.: «Наука», 1983. 271 с.

Ламздорф В.Н. Дневник. 1894-1896 / Пер. с фр., нем. и англ., введение, составление и комментарии И.А.Дьяконовой. – М.: «Международные отношения», 1991. 456 с.

Ледовский А. Записки дипломата // ПДВ, 1991, № 1. С. 108–118.

Майский И.М. Воспоминания советского дипломата, 1925–1945 гг. 2-е изд. – М.: «Международные отношения», 1987. 784 с.

Маомао. Мой отец Дэн Сяопин / Пер. с китайского. – М.: «РУССЛИТ», 1995. 560 с., ил.

Петров В. Город на Сунгари. – Вашингтон: «Д.К.», 1984. 126 с.

Петров В.П. Русский Шанхай // ПДВ, 1991, № 4. С. 211-218; 1992. № 1-3.

По дорогам Китая, 1937–1945: Воспоминания. - М.: «Наука», 1989. 368 с.

Тихвинский С.Л. Возвращение к Воротам Небесного Спокойствия. - М., 2002.

Трояновский О.А. Через годы и расстояния. - М.: «Вагриус», 1997. 383 с.

Федоренко Н.Т. Дипломатические записи. - М.: «Советский писатель», 1972. 399 с.

Черепанов А.И. Записки военного советника в Китае. 2-е изд. - М.: «Наука», 1976. 648 с.

Чжисуй Ли. Записки личного врача. В 2-х кн. Кн. 1 / Пер. с англ. А.Г.Скоморохова. - Мн.: «Интер-Дайджест», 1996. 384 с.; Кн. 2 / Пер. с англ. В.В.Гилевского. - Мн.: «Интер-Дайджест», 1996. 368 с.

Яковлев М.И. 17 лет в Китае. - М.: «Политиздат», 1981. 320 с.

From Emperor to Citizen. The Autobiography of Aisin-Gioro Pu Yi / Translated by W.J.F.Jenner. - Beijing: «Foreign Languages Press», 1998. 496 p.

4. Публицистика

Арнольдов Л.В Из страны Белаго Солнца: Этюды о Китае. - Шанхай: Изд-во «А.П.Малык и В.П.Камкина», 1934. 438 с.

Арнольдов Л.В. Китай как он есть: Гоминьдан.Коммунизм. Война. Быт и политика. - Шанхай: Изд-во «А.П.Малык и В.П.Камкина», 1933. 370 с.

Белов В. Белое похмелье. Русская эмиграция на распутьи: Опыт исследования психологии, настроений и бытовых условий русской эмиграции в наше время. - М.-Пг.: [б.и.], 1923. 149 с.

Бобрищев-Пушкин А. Патриоты без отечества. - Л., 1925.

Киржниц А. У порога Китая. Русские в полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги. - М., 1924

Кичкасов Н. Белогвардейский террор против СССР. - М.: «Госиздат», 1928.

Лидин Н. Русская эмиграция в Китае // «Русские Записки», 1937, [№] 2. С. 287-339.

Нестор, архиеп. Очерки Дальнего Востока. - Белград: [б.и.], 1934. 61 с.

Полевой Е. По ту сторону китайской границы. Белый Харбин. - М.-Л.: «Госиздат», 1930. 87 с.

Родзаевский К.В. Современная иудаизация мира или еврейский вопрос в XX столетии. Харбин, 1943 // Завещание русского фашиста. - М., 2001. С. 17-394.

Суворин Б. Российская эмиграция на Дальнем Востоке // «Часовой», 1934, № 111-121.

5. Периодика

«Вестник Маньчжурии» (Харбин), 1929–1933.
«Возрождение» (Париж), 1925–1940.
«Восточное обозрение» (Дайрен), 1939–1942.
«Грядущая Россия» (Мукден), 1933-1934.
«Гун-Бао» (Харбин), 1924-1929.
«Дни» (Париж), 1929–1932.
«Еврейская жизнь» (Харбин), 1927-1942.
«Заря» (Харбин), 1920–1934.
«Кио-Ва-Кай» (Харбин), 1938–1941.
«Меч» (Варшава), 1928–1931.
«Последние Новости» (Париж), 1920–1940.
«Родимый Край» (Париж), 1925–1930.
«Рупор» (Харбин), 1920-1933.
«Русские Записки» (Париж), 1930–1938.
«Русское Слово» (Харбин), 1923–1930.
«Се-Хэ-Хой» (Харбин), 1936–1939.
«Современные Записки» (Париж), 1920–1940.
«Часовой» (Париж), 1929-1934.
«Хлеб Небесный» (Харбин), 1939–1943.
«Шанхайская Заря», 1925-1938.

* * *

«Амурская правда», 1920–1953.
«Известия», 1924–1953.
«Правда», 1924–1953.

ЛИТЕРАТУРА

Аблова Н.Е. Д.Л.Хорват: Из истории российской эмиграции в Китае // «Вестник БГУ», 1992, № 2. С. 15–19.

Аблова Н.Е. История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX – начале XX в. (1896-1917 гг.) // «Белорусский журнал международного права и международных отношений», 1998, № 3. С. 62-72.

Аблова Н.Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.) – Мн.: БГУ, 1999. 316 с.

Аблова Н.Е. КЧЖД в первые годы существования КНР // Историческая наука и историческое образование в Республике Беларусь: новые концепции и подходы. – Мн., 1995. С. 178-184.

Аблова Н.Е. Политическая ситуация на КВЖД после крушения Россий-

ской империи // «Белорусский журнал международного права и международных отношений», 1998, № 4. С. 81-85.

Аблова Н.Е. Проблема КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в конце Второй мировой войны // «Вестник БГУ», 1994, № 2. С. 20-24.

Аблова Н.Е. Российская фашистская партия в Маньчжурии // «Белорусский журнал международного права и международных отношений», 1999, № 2. С. 58-61.

Аблова Р.Т. Содружество советского и болгарского народов в борьбе против фашизма (1941-1945). – М.: «Высшая школа», 1973. 447 с.

Аблажей Н.Н. Сибирское областничество в эмиграции. – Новосибирск: Изд-во Ин-та археологии и этнографии СО РАН, 2003. 304 с.

Аварин В.Я. Империализм в Маньчжурии. – М.: «Соцэкгиз», 1934. 415 с.

Антонов В., Карпов В. Тайные информаторы Кремля. В 3-х кн. – М.: «Гея итэрум», 2002.

Анучин Б.А. Географические очерки Маньчжурии. – М.: ОГИЗ, 1948. 300 с.

Афанасьев А.Л. Полынь в чужих краях. Изд. доп. и дораб. – М.: «Молодая гвардия», 1987. 285 с.

Балакшин П.П. Финал в Китае: Возникновение, развитие и исчезновение белой эмиграции на Дальнем Востоке: В 2-х тт. – Сан-Франциско–Париж–Нью-Йорк: «Сириус», 1958.

Барихновский Г.Ф. Идейно-политический крах белоэмиграции и разгром внутренней контрреволюции (1921-1924 гг.) – Л.: ЛГУ, 1978. 160 с.

Белоусов С. Дважды перевербован: По материалам книги А.Весны «Секретный агент Японии» // ПДВ, 1991, № 4-6; 1992, № 1-3.

Болобан А.П. Отчет коммерческого агента Китайской Восточной железной дороги. – Харбин: Тип. КВЖД, 1912. 347 с., прилож.

Борисов О.Б., Колосков Б.Т. Советско-китайские отношения: 1945-1980 3-е изд, доп. – М.: «Мысль», 1980. 638 с.

Бочарова З.С. Документы о правовом положении русской эмиграции 1920-30-х годов // Социально-экономическая адаптация российской эмиграции (конец XIX-XX вв.). Сб. ст. – М., 1992. С. 63-70.

Бровкин В.Н. Россия в гражданской войне: Власть и общественные силы // ВИ, 1994, № 5. С. 24-39.

Великая Маньчжурская империя: К десятилетнему юбилею. – Харбин: Изд-во «Кио-Ва-Кай», 1942. 711 с.

Верисоцкая Е.В. Идеологическое обоснование агрессивной политики японского империализма в работах буржуазных ученых и политических деятелей Японии (1930-1940-е гг.) // Японская историография русско-японских и советско-японских отношений XIX-XX вв.: Сб. статей. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1987. С. 49-64.

Владимиров О. Советско-китайские отношения в сороковых-восьмидесятых годах. – М.: «Международные отношения», 1984. 384 с.

Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа / Под ред. К.П.Агеенко. – М.: «Воениздат», 1975. 190 с.

Воскресенский А.Д. Эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе (1900–1920-е гг. XX в.) // Восток-Россия-Запад. Исторические и культурологические исследования. К 70-летию академика В.С.Мясникова. – М.: «Наука», 2001. (Серия «Памятники исторической мысли».) С. 537–558.

Воронин О.Л. Российская белая эмиграция в Китае 20–30-х гг.: военный аспект ее деятельности // 21-я науч. конф. «Общество и государство в Китае». Тез. докл. / АН СССР. Ин-т Дальнего Востока. – М., 1990. С. 131-134.

Воронин О.Л. Русская белая эмиграция в политической жизни Китая 20-х гг. XX в. // Народы Востока: Основные тенденции и противоречия: Тез. докл. к региональной конф. – Иркутск, 1986. С. 22–24.

Воронцов В.Б. Судьба китайского Бонапарта. – М.: «Политиздат», 1989. 336 с.

Галенович Ю.М. «Белые пятна» и «болевые точки» в истории советско-китайских отношений (1917–1991 гг.). В 2-х тт. – М., 1992.

Галенович Ю.М. Россия – Китай: шесть договоров. – М.: ИД «Муравей», 2003. 408 с.

Галенович Ю.М. Цзян Чжунчжэн, или неизвестный Чан Кайши. – М.: ИД «Муравей», 2000. 368 с.

Галицкий В. Политика Танака – Тодзио глазами соотечественников // ПДВ, 1991, № 4. С. 85–89.

Гарушянц Ю. Борьба за признание независимости Монголии // ПДВ, 1997, № 2. С. 112–123.

Генри Э. Профессиональный антикоммунизм. – М.: «Политиздат», 1981. 367 с.

Герасимов А.Е. Китайские налоги в Северной Маньчжурии. – Харбин: Типография Дома Трудящихся, 1923. 131 с., прилож.

Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае: Материалы международной научной конференции, посвященной 100-летию Харбина и КВЖД, 19–21 мая 1998 г. / ИРИ РАН. – М., 1998. 94 с.

Голинков Д.Л. Крушение антисоветского подполья в СССР: В 2-х кн. 4-е изд. – М.: «Политиздат», 1986. 397 с.

Гражданская война в России: «круглый стол» // ОИ, 1993, № 3. С. 102–115.

Гражданская война на Дальнем Востоке (1918–1922). – М.: «Политиздат», 1973.

Григорьев А.М. Борьба в ВКП(б) и Коминтерне по вопросам политики в Китае (1926–1927 гг.) // ПДВ, 1993, № 2–3.

Григорьев А.М. Революционное движение в Китае, 1927–1931 гг.: Проблемы стратегии и тактики. – М.: «Наука», 1980. 247 с.

Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: Исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. Материалы международной научно-практической конференции, Хабаровск, 1–3 июня 1998 г. / Дальневост. гос. науч. библиотека. – Хабаровск, 1998. 320 с.

Долг и отвага: Рассказы о дипкурьерах. – М.: «Политиздат», 1989. 351с.

Документы опровергают: Против фальсификации истории русско-китайских отношений / Отв. ред. С.Л.Тихвинский. – М.: «Мысль», 1982. 511 с.

Дубинина Н.И., Ципкин Ю.Н. Об особенностях дальневосточной ветви российской эмиграции: На материалах Харбинского комитета помощи русским беженцам // ОИ, 1996, № 1. С. 70–84.

Дубинский А.М. Советско-китайские отношения в период японо-китайской войны: 1937–1945. – М.: «Мысль», 1980. 279 с.

Духовная жизнь Дальнего Востока. Материалы региональной научно-практической конференции, посвященной 2000-летию Христианства. – Хабаровск: Изд-во «Частная коллекция», 2000. 316 с.

Еропкина О. Русские и китайские школы на КВЖД. 20-е годы // ПДВ, 2001, № 3. С. 132–138.

Загорский М.М. К вопросу о способе урегулирования в городах Северной Маньчжурии торговли хлебом // «Вестник Азии», апрель–май, 1913, №№ 16–17. – Харбин, 1913. С. 45–51.

Задачи изучения истории российского зарубежья: заседание «круглого стола» в Институте российской истории РАН // ОИ, 1994, № 1. С. 217–218.

Замойски Я.Е. Русская православная зарубежная церковь, 1928–1938: По материалам польских заграничных служб // ННИ, 1998, № 1. С. 46–63.

Зарницкий С.В., Трофимова Л.И. Так начинался Наркоминдел. – М.: «Политиздат», 1984. 240 с.

Иванов О. Некоторые факты из истории советско-китайских отношений. – М.: АПН, 1975. 55 с.

Игнатьев А.В. С.Ю.Витте – дипломат. – М.: «Международные отношения», 1989. 334 с.

Ипполитов С.С., Карпенко С.В., Пивовар Е.И. Российская эмиграция в Константинополе в начале 1920-х гг. (Численность, материальное положение, репатриация) // ОИ, 1993, № 5. С. 77–83.

Иоффе Г.З. Крах российской монархической контрреволюции. – М.: «Наука», 1977. 320 с.

Иоффе Г.З. Революция и судьба Романовых. – М.: «Республика», 1992. 351 с.

Исторический обзор КВЖД, 1896–1923 / Сост. Е.Х.Нилус. – Харбин:

Тип. КВЖД и т-ва «ОЗО», 1923. Т. 1. 690 с.

История внешней политики СССР, 1917-1976 гг.: В 2-х т. 3-е изд., доп. / Под ред. А.А.Громыко, Б.Н.Пономарева. – М., 1977.

История войны на Тихом океане: В 5-ти тт. / Пер. с яп. Б.В.Поспелова; Под ред. Усами Сэйдзиро и др. – М.: Издательство иностранной литературы, 1958. Т. 1–5.

История Китая с древнейших времен до наших дней. – М.: «Наука», 1974. 534 с.

История международных отношений на Дальнем Востоке (1945–1977) / Капица М.С. и др. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1978. 558 с.

История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. В 2-х кн. Кн. 2: Северо-Восточный Китай, 1917–1949 гг. / Отв. ред. Е.Ф.Ковалев. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1989. 350 с.

Какурин Н.Е. Как сражалась революция: В 2-х т. 2-е изд., уточн. – М.: «Политиздат», 1990. Т. 1–2.

Капица М.С. КНР: Два десятилетия – две политики. – М.: «Политиздат», 1969. 352 с.

Капица М.С. КНР: Три десятилетия – три политики. – М.: «Политиздат», 1979. 314 с.

Капица М.С. Советско-китайские отношения. – М.: «Политиздат», 1958. 288 с.

Каретина Г.С. Военно-политические группировки Северного Китая: (Эволюция китайского милитаризма в 20–30-е годы XX в.). – Владивосток: «Дальнаука», 2001. 172 с.

Каретина Г.С. Чжан Цзолинь и политическая борьба в Китае в 20-е годы XX в. – М.: «Наука», 1984. 198 с.

Картунова А.И. Китайский вопрос в переписке Г.В.Чичерина и Л.М.Карахана, 1924–1926 гг. // ННИ, 1998, № 6. С. 3–18.

Китай в новое и новейшее время: история и историография. – М.: «Наука», 1981. 197 с.

Китай в период войны против японской агрессии (1937–1945) / М.Ф.Юрьев и др. – М.: «Наука», 1988. 336 с.

Китай и соседи в новое и новейшее время: Сб. ст. / Отв. ред. С.Л.Тихвинский. – М.: «Наука», 1982. 453 с.

Китай: История в лицах и событиях / Под общ. ред. С.Л.Тихвинского. – М.: «Политиздат», 1991. 254 с.

Ковалевский П.Е. Зарубежная Россия.История и культурно-просветительная работа русского зарубежья за полвека 1920–1970. – Париж: «ИМКА», 1971–1973. 332 с.

Конфликт на КВЖД: Из истории Советских Вооруженных Сил / Под ред. В.П.Зимонина. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1989. 176 с.

Костиков В. Не будем проклинать изгнанье... (Пути и судьбы русской эмиграции) – М.: «Международные отношения», 1990. 464 с.

Кочубей О.И., Печерица В.Ф. Исход и возвращение... Русская эмиграция в Китае в 20-40-е годы. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1998. 250 с.

Кошкин А.А. Крах стратегии «спелой хурмы»: Военная политика Японии в отношении СССР (1931-1945 гг.) - М.: «Мысль», 1989. 271 с.

Кошкин А.А. Предыстория заключения пакта Молотова-Мацуока // ВИ, 1993, № 6. С. 133-142.

Крадин Н.П. Харбин - русская Атлантида. - Хабаровск: Издатель Хворов А.Ю., 2001. 352 с., 291 ил.

Крюков М. Была ли миссия Чжан Сылиня в Москву «странным эпизодом» советско-китайских отношений начала 20-х годов? // ПДВ, 1997, № 6. С. 95-109; 1998, № 1. С. 106-116.

Крюков М. Улица Мольера, 29. Секретная миссия полковника Попова (документальная повесть). - М., 2000.

Кузнецова Т.В. Деятели русского книжного дела в Китае в 1917-1949 гг. Биографический словарь. - Хабаровск: Дальневосточная гос. научная библиотека, 1998. 68 с.

Курамина Н.В. Высшая школа в зарубежной России. 1920-1930-е гг. - М.: МПГУ, 2003. 116 с.

Лазарева С.И. «Союз русских женщин» со свастикой // ПДВ, 1994, № 3. С. 151-154.

Ледовский А.М. Китайская политика США и советская дипломатия: 1942-1954. - М.: «Наука», 1985. 287 с.

Ледовский А.М. Переговоры И.В.Сталина с Мао Цзэдуном в декабре 1949 - феврале 1950 г.: Новые архивные документы // ННИ, 1997, № 1. С. 23-47.

Ледовский А.М. СССР и Сталин в судьбах Китая. Документы и свидетельства участника событий: 1937-1952. - М.: «Наука» («Памятники исторической мысли»), 1999. 344 с.

Ледовский А.М. СССР, США и народная революция в Китае. - М.: «Наука», 1979. 275 с.

Ледовский А.М. Стенограммы переговоров И.В.Сталина с Чжоу Эньлаем в августе-сентябре 1952 г. // ННИ, 1997, № 2. С. 69-86.

Лузянин С.Г. Россия - Монголия - Китай в первой половине XX в. Политические взаимоотношения в 1911-1946 гг. - М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2000. 268 с.

Лузянин С.Г. Россия - Центральная Азия и Китай: проблемы взаимных региональных интересов и сотрудничества // Восток-Россия-Запад. Исторические и культурологические исследования. К 70-летию академика В.С.Мясникова. - М.: «Наука» («Памятники исторической мысли»), 2001. С. 634-651.

Малых К.С. Тарифы Китайской Восточной дороги и их практическое применение. - Харбин: Типогр. КВЖД, 1926. 163 с.

Международные отношения и внешняя политика Советского Союза, 1945-1949 / Под общей ред. Г.А.Деборина. - М.: ИМО, 1958. 296 с.

Международные отношения на Дальнем Востоке (1870-1945 гг.) / Под общей ред. Е.М.Жукова. - М.: «Политиздат», 1951. 790 с.

Международные отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы: В 2-х тт. / под ред. Е.М.Жукова и др. - М.: «Мысль», 1978.

Меликсетов А.В. Победа китайской революции: 1945-1949. - М.: «Наука», 1989. 181 с.

Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. - М.: «Русский путь», 2003. 440 с., ил.

Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. - М.: «Восточная литература», 1994. 318 с.

Мелихов Г.В. Международная научная конференция «Годы, Люди, Судьбы. История российской эмиграции в Китае: К 100-летию Харбина и КВЖД» // ПДВ, 1998, № 4. С. 123-126.

Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917-1924 гг.) - М.: ИРИ РАН, 1997. 245 с.

Мельников Ю. Русские фашисты в Маньчжурии (К.В.Родзаевский: трагедия личности) // ПДВ, 1991, № 2. С. 109-121; № 3. С. 156-164.

Мировицкая Р.А. Советский Союз в стратегии Гоминьдана (20-30-е годы). - М.: «Наука», 1990. 237 с.

Мировицкая Р.А. Китайская государственность и советская политика в Китае. Годы Тихоокеанской войны. 1941-1945. - М., 1999.

Молодяков В.Э. «Правосудие победителей?» (Размышления о Токийском процессе) // ПДВ, 1994, № 3. С. 98-107.

Молодяков В.Э. Принц-пассионарий (Судьба Фумимаро Коноэ) // ПДВ, 1993, № 2. С. 118-126.

Молодяков В.Э. «Человек в простом пиджаке» (Судьба Коки Хирота) // ПДВ, 1994, № 1. С. 124-130.

Мороз И.Т. Из истории русско-китайских отношений в 1901-1902 гг. (по материалам российских архивов) // Восток-Россия-Запад. Исторические и культурологические иссследования. К 70-летию академика В.С.Мясникова. - М.: «Наука», 2001. («Памятники исторической мысли».) С. 125-142.

Мосейкина М.Н. Судьбы российских эмигрантов (конец XIX-XX в.) // ННИ, 1998, № 3. С. 236-240.

Мясников В.С. Русско-Китайский банк и его роль в истории международных отношений в Восточной Азии // Востоковедение и мировая культура: К 80-летию акад. С.Л.Тихвинского. Сб. ст. - М.: «Наука», 1998. (Серия «Памятники исторической мысли».) С. 234-271.

Новейшая история Китая, 1917-1970. - М.: «Мысль», 1972. 437 с.

Новейшая история Китая, 1917-1927. - М.: «Наука», 1983. 399 с.

Новейшая история Китая, 1928-1949. - М.: «Наука», 1984. 439 с.

Носов М.Г. Японо-китайские отношения (1949–1975). – М.: «Наука», 1978. 216 с.

Оккупация Маньчжурии и борьба китайского народа. – М.: «Соцэкгиз», 1937. 114 с.

Окороков А.В. Фашизм и русская эмиграция (1920–1945 гг.) – М.: «Русаки», 2001. 593 с., ил.

Онегина С. Письмо К.В.Родзаевского И.В.Сталину: Вступ. статья // ОИ, 1992, № 3. С. 92–94.

Очерки истории российской внешней разведки: В 6-ти тт. Т. 2: 1917–1933 годы. - М.: «Международные отношения», 1996. 272 с., ил.

Очерки истории российской внешней разведки: В 6-ти тт. Т. 3: 1933–1941 годы. – М.: «Международные отношения», 1997. 496 с., ил.

Очерки истории российской внешней разведки: В 6-ти тт. Т. 4: 1941–1945 годы. – М.: «Международные отношения», 1999. 696 с., ил.

Очерки международных отношений в Южной, Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке после Второй мировой войны (1945–1955) / Ред. колл. Бондаревский Г.Л. и др. – М.: «Наука», 1978. 400 с.

Павлова Т. Русский Заграничный Исторический архив в Праге // ВИ, 1990, № 11. С. 19–30.

Пашуто В.Т. Русские историки – эмигранты в Европе. – М.: «Наука», 1991. 400 с.

Печерица В.Ф. Духовная культура русской эмиграции в Китае. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1999. 276 с.

Пескова Г.Н. Дипломатические отношения между СССР и Китаем в 1924–1929 гг. // ННИ, 1998, № 1. С. 106–119; № 2. С. 66–88.

Пескова Г.Н. Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем, 1917–1924 // ННИ, 1997, № 4. С. 105–134.

Пергамент Н.Я Новейший обмен мнений по вопросу об экстерриториальности в Китае. – Харбин: Типография КВЖД, 1925. 34 с.

Персиц М.А. Дальневосточная Республика и Китай: Роль ДВР в борьбе Советской власти за дружбу с Китаем в 1920–1922 гг. – М.: «Наука», 1962. 137 с.

Поляков Ю.А. Проблемы эмиграции и адаптации в свете исторического опыта // ННИ, 1995, № 3. С. 8–15.

Попова Е.И. Политика США на Дальнем Востоке (1918–1922). – М.: «Наука», 1967.

Прозорова Г.В. Русская православная церковь и христианский союз молодых людей в Харбине. Особая политика // <http://ortodox.fegi.ru/prav2.htm>.

Пронин А.А. Историография российской эмиграции. – Екатеринбург: Изд-во Уральского ун-та, 2000. 187 с.

Прянишников Б. Незримая паутина: ОГПУ-НКВД против белой эмиграции. – М.: «Яуза», «Эксмо», 2004. 576 с.

Рагинский М.Ю., Розенблит С.Я. Международный процесс главных японских военных преступников / Отв. ред. С.А.Голунский. - М.: АН СССР, 1950. 264 с.

Раев М. Россия за рубежом: История культуры русской эмиграции, 1919-1939 / Пер. с англ.; предисл. О.Казниной. - М.: «Прогресс-Академия», 1994. 296 с.

Рахманин О.Б. Взаимотношения И.В.Сталина и Мао Цзэдуна глазами очевидца // ННИ, 1998, № 1. С. 78-91.

Ревякина Т.В. Российская эмиграция в Китае. Проблемы адаптации (20-40 годы XX в.) // Информационные материалы. Серия Б: Международные отношения стран Северо-Восточной Азии. Выпуск 11. - М.: «Институт Дальнего Востока», 2002. 195 с.

Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). - М., 1928. 316 с.

Романова В.В. Российские евреи в Харбине // «Диаспоры», 1999, № 1. С. 115-142.

Русская эмиграция в Европе (20-30-е годы XX века). - М., 1996.

Поздняев Дионисий, свящ. Китайская Православная Церковь на пути к автономии // ПДВ, 1998, № 4. С. 127-134.

Севостьянов Г.Н. Политика великих держав на Дальнем Востоке накануне Второй мировой войны. - М.: «Соц.-эконом. лит.», 1961. 559 с.

Семенов Б. Конфликты на Китайско-Восточной железной дороге // «Новый Восток», М., 1925. Кн. 8-9. С. 1-11.

Серапионова Е.П. Российская эмиграция в Чехословацкой Республике (20-30-е годы). - М.: «Институт славяноведения и балканистики РАН», 1995. 196 с.

Серебренников И.И. Очерк экономической географии Китая. (Отдельный оттиск из № 53 «Вестник Азии»). Издание Общества Ориенталистов. - Харбин, 1926. 113 с.

Сиполс В.Я. Дипломатическая борьба накануне второй мировой войны. 2-е изд., дораб. и доп. - М.: «Международные отношения», 1989. 336 с.

Системная история международных отношений в четырех томах. 1918-2000 / Под ред. А.Д.Богатурова. Т. 1-2. - М., 2000.

Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем, 1917-1974. - М.: «Наука», 1977. 368 с.

Сладковский М.И. Китай и Англия. - М.: «Наука», 1980. 351 с.

Сладковский М.И. Китай и Япония. - М.: «Наука», 1971. 336 с.

Сладковский М.И. Китай: Основные проблемы истории, экономики, идеологии. - М.: «Наука», 1978. 221 с.

Смирнов Л.Н., Зайцев Е.Б. Суд в Токио. - М.: Воениздат, 1978. 544 с.

Соколов А.Г. Судьбы русской литературной эмиграции 1920-х гг. - М., 1991.

Социально-экономические и политические проблемы Китая в новое и новейшее время. Сб. статей / Отв. ред. Г.Д.Сухарчук. – М.: «Наука», 1991. 367 с.

Соломеник В. Борьба за Советскую власть в полосе отчуждения К.-В. ж.д. (По материалам Истпарта ДВ ЦК 1917–1920 гг.) // Дальистпарт: Сб. материалов по истории революционного движения на Дальнем Востоке. В 3-х кн. – Владивосток–Чита, 1925. Кн. 3. С. 51–81.

Стародубцев Г. По страницам харбинского журнала «Известия юридического факультета» (1925–1938) // ПДВ, 2001, № 6. С. 137–142.

100-летие города Харбина и КВЖД: Материалы науч. конф., Новосибирск, 29 мая 1998 г. / РАН. Сиб. отд. Ин-та истории. – Новосибирск, 1998. 79 с.

Струве Г. Русская литература в изгнании. 2-е изд., испр. и доп. – Париж: «ИМКА», 1984. 419 с.

Стрюченко И.Г. Социал-демократическая печать Дальнего Востока в период между двумя буржуазно-демократическими революциями в России (конец 1907 – февраль 1917 г.) // Классовая борьба и революционные выступления на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 1988. С. 80–96.

Тарле Г.Я. Научный симпозиум по проблемам истории адаптации российских эмигрантов // ОИ, 1995, № 5. С. 198–200.

Тарле Г.Я. Эмиграционное законодательство России до и после 1917 года (анализ источников) // Социально-экономическая адаптация российской эмиграции (конец XIX – XX вв.). Сб. ст. – М., 1992. С. 31–62.

Таскина Е. Дороги жизни Е.Е.Яшнова // ПДВ, 1993, № 4. С. 44–49.

Таскина Е. По страницам воспоминаний Н.А.Байкова // ПДВ, 2002, № 5. С. 171–174.

Таскина Е. Синологи и краеведы Харбина // ПДВ, 1997, № 2. С. 124–129.

Таскина Е. Харбин – продукт контактов стран-соседей // ПДВ, 1999, № 4. С. 133–137.

Таскина Е. Харбинские коммерческие училища КВЖД // ПДВ, 2004, № 1. С. 157–160.

Титаренко М.Л. Китай: цивилизация и реформы. – М., 1999.

Титаренко М.Л. Россия. Безопасность через сотрудничество: Восточно-азиатский вектор. – М., 2003.

Титаренко М.Л. Россия и Восточная Азия: Вопросы международных и межцивилизационных отношений. – М., 1994.

Титаренко М.Л. Россия лицом к Азии. – М., 1998.

Тихвинский С.Л. Китай в моей жизни. – М., 1992.

Тихвинский С.Л. Китай и всемирная история. – М.: «Наука», 1988. 589 с.

Тихвинский С.Л. К 100-летию со дня рождения Чжоу Эньлая // ННИ, 1998, № 5. С. 70–76.

Тихвинский С.Л. О «секретном демарше» Чжоу Эньлая и неофициальных переговорах КПК с американцами в июне 1949 г. // ПДВ, 1994, № 3. С. 133–138.

Тищенко П.С. Доклад, прочитанный им на заседании Харбинского отделения Общества Востоковедения 23 декабря 1909 г. – Харбин: Тип.-литография Штаба Заамурского Округа, 1910. С. 160–173.

Усов В.Н. Последний император Китая. Пу И (1906–1967). – М.: «Олма-Пресс», 2003. 415 с., ил.

Усов В.Н. Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. – М.: «Олма-Пресс», 2002. 384 с., ил.

Фиалковский П. Выпускники Харбинского Политехнического Института действуют // ПДВ, 1990, № 1. С. 192–193.

Харбинская старина. – Харбин: Изд-во общества старожилов г. Харбина и Северной Маньчжурии, 1938. 84 с.

Харбинский краеведческий музей: Известия. № 1. – Харбин, 1945. 60 с.

Хейфец А.Н. Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД против интервентов и белогвардейцев (1918–1920-е гг.) // ВИ, 1958, № 4. С. 127–45.

Хейфец А.Н. Советская дипломатия и народы Востока, 1921–1927. – М.: «Наука», 1968. 327 с.

Хисамутдинов А. Е.Е.Яшнов – ученый и поэт // ПДВ, 2002, № 4. С. 169–177.

Хисамутдинов А.А. По странам рассеяния. Часть 1. Русские в Китае. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000. 360 с.

Хисамутдинов А. Русская община в Шанхае // ПДВ, 2003, №5. С. 133–138.

Хисамутдинов А. Тяньцзинская ветвь эмиграции // ПДВ, 1999, № 2. С. 118–122.

Цветков В.Ж. Новые публикации источников по истории Белого движения в России (1917–1922 гг.) // ОИ, 2004, № 2. С. 155–159.

Ципкин Ю.Н. Дальневосточная республика: была ли альтернатива? (Некоторые вопросы историографии) // ОИ, 1993, № 3. С. 162–176.

Чугуевский Л. 100-летие Харбина // ПДВ, 1998, № 3. С. 116–122.

Шкаренков Л.К. Агония белой эмиграции. 3-е изд. – М.: «Мысль», 1987. 236 с.

Энгельфельд В.В. Полиция в Китае // Изв. Юрид. фак. в Харбине. – Харбин, 1928. Вып. 4. С. 150–164.

Юзефович Л. Самодержец пустыни. (Феномен судьбы барона Р.Ф.Унгерн-Штернберга). – М.: «Эллис Лак», 1993. 272 с.

Якимова С. Русская дальневосточная эмиграция и ее вклад в сближение культур Запада и Востока // ПДВ, 2001, № 1. С. 160–164.

Яшнов Е.Е. Китайская колонизация Северной Маньчжурии и ее перспективы. С предисловием Г.Н.Дикого. – Харбин: Типография КВЖД, 1928. 292 с., прилож.

* * *

Ван Чжичэн. Шанхай э цяоминь ши (История российской эмиграции в Шанхае). – Шанхай, 1993. 832 с.

Киссинджер Г. Дипломатия. – М.: «Ладомир», 1997. 848 с.

Ли Жэньнянь. Произведения русских писателей-эмигрантов в пекинской библиотеке // ПДВ, 1993, № 1. С. 168–174.

Ли Иннань. Элосы лиши чжи лу (Исторический путь России). – Пекин, 2002. 458 с.

Ли Мэн. Харбин – продукт колониализма // ПДВ, 1999, № 1. С. 97–102.

Ли Мэн. Харбинская «Чураевка» // «Новый Журнал», Нью-Йорк, 2001, № 224. С. 209–227.

Линь Цзюнь. Советская дипломатия и Китай в 20-е годы: По документам Архива МИД России // ННИ, 1997, № 3. С. 46–57.

Сон До Чжин. Советско-китайский дипломатический конфликт вокруг КВЖД (1917–1931 гг.): Автореф. дис. ...канд. ист. наук: 07.00.03. – М.: Ин-т Востоковедения РАН, 1996. 18 с.

Суомела Юлитта. Зарубежная Россия. Идейно-политические взгляды русской эмиграции на страницах русской европейской прессы в 1918–1940 гг. / Авт. перев. с финск. Л.В.Суни. – СПб.: Издательский дом «Колос», 2004. 352 с., ил.

Фендлер К. Австро-венгерские архивные источники и свидетельства современника о КВЖД и строительстве железных дорог в Корее // ПДВ, 2001, № 6. С. 123–131.

Хуан Тяньин. Практика – пробный камень теории // «Восток», 1993, № 3. С. 217–221.

Ши Гохуа. Русские в Китае // ПДВ, 1990, № 2. С. 228–230.

Шэнь Чжихуа. Столкновение и урегулирование интересов в процессе переговоров о китайско-советском Договоре 1950 года // ПДВ, 2002, № 4. С. 120–134.

Goncharov S., Lewis L., Xue Litai. Uncertain Partner: Stalin, Mao, and the Korean War. – Stanford, 1993.

Schwartz Harry. Tsars, Mandarins, and Commissars. A History of Chinese-Russians Relations. Revised Edition. – New York: «Anchor Press», 1973. 300 p.

Smith S.A.A. Road is Made. Communism in Shanhai 1920–1927. – Richmond, Surrey: «Curzon Press», 2000. 315 p.

Wan Zhicheng. Russian Emigrants in Old Shanhai // SASS Papers. – Shanghai, 1996. P. 363–378.

Wolff David. To the Harbin Station: The liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. – Stanford: «Stanford University Press», 1999. 255p.

СПРАВОЧНАЯ И ЭНЦИКЛОПЕДИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА

Библиографический бюллетень / Под ред. проф. Н.В.Устрялова и Е.М.Чепурковского. – Харбин: [б.и.], 1928–1929. 112 с.

Весь Харбин на 1923 год / Под ред. С.Т.Тернавского. – Харбин: «Весь Харбин», 1923. 336 с

Весь Харбин на 1927 год / Под ред С.Т.Тернавского. – Харбин: «Весь Харбин», 1927. 341 с.

Гид Харбина. Октябрь 1932–1933 / Изд. А.М.Урбановича. – Харбин: Изд-во Урбановича, 1934. 266 с.

Гражданская война и военная интервенция в СССР: Энциклоп. 2-е изд. – М.: «Советская энциклопедия», 1987. 720 с.

Дипломатический словарь: В 3-х тт. 4-е изд, перераб. и доп. / Гл. ред. Громыко А.А. и др. – М.: «Наука», 1985–1986. Т. 1–3.

К.В.Ж.Д. и ея район. Экономическое бюро К.В.Ж.Д. – Харбин: [б.и.], 1923. 32 с.

Краткий Обзор Китая. Приложение к «Карте Внутреннего Китая». Издание Экономического Бюро Китайской Восточной железной дороги. – Харбин: Тип. КВЖД, 1927. 53 с.

Куликова Л.К., Маслова А.Н. Дальний Восток в период Великой Октябрьской Социалистической революции и гражданской войны: Указ. лит. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1968. 287 с.

Окороков А.В. Русская эмиграция. Политические, военно-политические и воинские организации 1920–1990 гг. – М.: «Авуар Консалтинг», 2003. 336 с.

Справочник домовладельца. – Харбин: Тип. «Заря», 1927. 301 с.

Русское Зарубежье. Золотая книга эмиграции. Первая треть XX в. Энциклопедический словарь. – М.: «РОССПЭН», 1997. 742 с.

Хисамутдинов А.А. Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке. Биобиблиографический словарь. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 2000. 359 с.

Хисамутдинов А.А. Российская эмиграция в Китае: Опыт энциклопедии. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 2002. 360 с.

Христианство на Дальнем Востоке: Библиографический указатель // Междунар. конф. «Христианство на Дальнем Востоке». 19–21 апреля 2000 г. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 2000. 54 с.

Список сокращений

ВИ – «Вопросы истории»
ННИ – «Новая и новейшая история»
ОИ – «Отечественная история»
ПДВ – «Проблемы Дальнего Востока»

Именной указатель

Т

У

Ш

Щ

Э

Ю

Я

Список иллюстраций

Некоммерческое партнерство издательский дом
«Р У С С К А Я П А Н О Р А М А»
Серия «Страницы Российской истории»

Надежда Евгеньевна АБЛОВА

КВЖД И РОССИЙСКАЯ ЭМИГРАЦИЯ В КИТАЕ: международные и политические аспекты истории (первая половина XX века)

Научное издание

ISBN 5-93165-119-5



Редактор издательства *И.А.Настенко.*
Технический редактор *О.Е.Пугачева.*
Оформление, макет SPSL.

НП ИД «Русская панорама». Изд. лицензия ЛР №030734 от 29 апреля 1997.
109028, Москва, Серебряническая наб., 27, оф. 103. Тел.: (095) 917 5983, 9177094. E-mail: in@rus-pan.ru.

Подписано в печать 11.11.2004. Формат 84x108/32. Гарнитура SPSL-Dutch. Печать офс. 13,5 п/л+0,5+0,25 вкл. (30 пр. п/л.). Бумага офсетная № 1.
Тираж 1 500 экз. Заказ № 5861.

Отпечатано в полном соответствии
с качеством предоставленных диапозитивов
в ОАО «Дом печати – ВЯТКА».
610033, г. Киров, ул. Московская, 122.


СТРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ